

پیشگیرک از حوادث حمل و نقل در جوانان

نویسندگان:

دکتر محمداسماعیل مطلق

دکتر فیروزه مصطفوی

دکتر آسیه پیرزاده

دکتر محسن جلیلیان

زیر نظر:

دکتر رویا کلیشادی

همکاران اصلی در تدوین مجموعه:

دکتر گلایول اردلان - دکتر منوچهر زینلی - دکتر محمد اسلامی

سایر همکاران:

مینوالسادات محمود عربی - دکتر مشیانه حدادی - دکتر علیرضا مغیثی

لیلا رجایی - نسرین کیانپور - نجیبه بنیادی - سیده شهربانو دانیالی



نام کتاب: پیگیری از حوادث حمل و نقل در جوانان
نویسندگان: دکتر محمداسماعیل مطلق - دکتر فیروزه مصطفوی
دکتر آسیه پیرزاده - دکتر محسن جلیلیان
زیر نظر: دکتر رویا کلیشادی
ناشر: انتشارات سمند
شابک: ۹۷۸-۶۰۰-۹۶۳-۳۶۲-۳

تعداد صفحات: ۱۲۲
نوبت چاپ: اول
تیراژ: ۱۰۰۰
قطع: وزیری
تاریخ چاپ: بهار ۱۳۹۵
قیمت: ریال

حقوق معنوی این اثر متعلق به دفتر سلامت جمعیت، خانواده و مدارس وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی است.

آدرس: سپاهان شهر - بلوار غدیر - مجتمع اداری عقیق ۵ - طبقه دوم - شماره ۱

تلفن: ۰۳۱ - ۳۶۵۱۵۲۰۰ شماره: ۰۳۱ - ۳۶۵۱۲۸۱۰

فهرست مطالب

۱.....	مقدمه
فصل ۱: اپیدمیولوژی حوادث ترافیکی در جهان و ایران	
۶.....	اپیدمیولوژی حوادث ترافیکی در جهان و ایران
فصل ۲: علل حوادث و سوانح رانندگی	
۱۲.....	علل حوادث و سوانح رانندگی
۱۲.....	علل فردی
۱۲.....	۱-۱ علل زمینه‌ای
۱۳.....	۱-۲ علل رفتاری
۱۶.....	۱-۳ فشارهای اجتماعی (رفتار افراد مهم)
۱۷.....	۱-۴ کنترل رفتاری درک شده
۱۸.....	۱-۵ متغیرهای روان‌شناختی مؤثر در رانندگی
۱۹.....	۱-۶ رفتارهای تهاجمی و خشونت در رانندگی
۱۹.....	خشونت در رانندگی
۲۰.....	۱-۷ اختلالات رفتاری
۲۱.....	۱-۸ عوامل و مشکلات جسمی تأثیرگذار در رانندگی و نحوه‌ی مقابله با آنها
۲۳.....	راهکارهای مقابله با علل تصادفات
۲۴.....	رفتارهای ثمربخش برای پیشگیری از رانندگی پرخطرانه
۲۶.....	نکاتی برای برخورداری از میدان دید بهتر
۲۷.....	نکاتی برای عدم خواب‌رفتگی پاها
۲۸.....	نکات مهم در ارتباط با خواب‌آلودگی حین رانندگی
۲۹.....	نکاتی جهت رعایت ایمنی در سفر
۳۰.....	نکاتی در مورد ایمنی موتورسواران
فصل ۳: دانستنی‌های مرتبط با رانندگی ایمن	
۳۴.....	آمادگی قبل از شروع سفر
۳۵.....	بازدیدهای لازم قبل از سفر با خودرو
۳۶.....	توصیه‌های بستن کمربند ایمنی هنگام بارداری
۳۷.....	توصیه‌های پلیس برای رانندگی
فصل ۴: رانندگی در شرایط ویژه	
۴۲.....	رانندگی در شب
۴۶.....	رانندگی در باران
۵۰.....	هنگام سر خوردن، چگونه خودرو را متوقف کنید؟

رانندگی در مه.....	۵۰
رانندگی در جاده‌های کوهستانی.....	۵۱
رانندگی در مسیر پوشیده از برف.....	۵۲
رانندگی در مسیرهای یخی.....	۵۴
رانندگی در روزهای داغ تابستان.....	۵۶

فصل ۵: اپیدمیولوژی حوادث ترافیکی در جهان و ایران

اقداماتی که باید در هنگام مواجهه با تصادف انجام دهید.....	۶۰
۱. تقاضای کمک کنید.....	۶۰
۲. باعث بروز تصادف دیگری نشوید.....	۶۰
۳. وضعیت را بررسی کنید.....	۶۱
۴. مراقبت از مصدوم Recovery Position را انجام دهید.....	۶۱
آماده سازی برای بازگشت به جاده پس از تصادف.....	۶۳
جلوگیری از خونریزی مصدوم.....	۶۴
متوقف کردن خونریزی.....	۶۵
اقدامات لازم به هنگام تصادف منجر به آتش سوزی خودرو.....	۶۶
نحوه درآوردن کلاه ایمنی از سر موتورسوار مصدوم.....	۶۸

فصل ۶: عبور ایمن از خیابان

مقدمه.....	۷۰
اهمیت حوادث ترافیکی.....	۷۰
چه کسانی بیشتر تحت تأثیر حوادث ترافیکی قرار می‌گیرند؟.....	۷۲
مرگ روزانه ۱۳ عابر پیاده.....	۷۳
عبور ایمن از خیابان: نقش خودمراقبتی عابرین پیاده.....	۷۵
عوامل مؤثر بر رفتار عابرین پیاده.....	۷۶
تأثیر عوامل و ویژگی‌های فردی بر رفتار عابرین پیاده.....	۷۶
رفتار ایمن ترافیکی و فاکتورهای فردی و اجتماعی مؤثر بر آن.....	۷۹
نقش نگرش بر رفتار عابرین پیاده.....	۸۰
نقش هنجارهای ذهنی و دیگران مهم در زندگی بر رفتار عابرین پیاده.....	۸۳
تأثیر فشار همسالان (دوستان و اطرافیان) بر رفتارهای ترافیکی.....	۸۷
نقش کنترل رفتاری درک شده بر رفتار عابرین پیاده، سختی یا آسانی عبور ایمن.....	۸۸
قصد عبور ایمن در عابرین پیاده.....	۹۰
تصمیم‌گیری گروهی و تعهد عمومی.....	۹۲
قواعد عبور و مرور عابرین پیاده.....	۹۲
چک لیست میزان پابندی به رفتارهای ترافیکی ایمن.....	۱۰۱



پیوست

۱۰۴	تصادفات مرگبار از نگاه قانون
۱۰۵	قوانین مرتبط با تصادفات رانندگی
۱۰۸	مطالبه خسارت در جرایم رانندگی
۱۰۹	مجازات رانندگی بدون گواهینامه
۱۱۱	راهنماهای کاربردی
۱۱۱	چطور خلافی خودرو را به صورت غیر حضوری دریافت کنیم؟
۱۱۱	دریافت تلفنی خلافی خودرو
۱۱۱	دریافت پیامکی نمره منفی گواهینامه
۱۱۱	اطلاع از جابجایی اتومبیل به پارکینگ پلیس از طریق پیامک
۱۱۲	اطلاع وضعیت راه بین دو شهر خاص از طریق پیامک
۱۱۳	مراجع

مقدمه

موضوع سلامت جوانان از مواردی است که به صراحت در اصول ۲۹، ۴۳ و بند ۱۲ اصل ۳ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران و برنامه‌های توسعه‌ای کشور، مد نظر قرار گرفته است. برنامه‌ریزی برای سلامت همه افراد جامعه یکی از مهم‌ترین وظایف دولت است. از این‌رو توجه خاص به نیازمندی‌های ویژه گروه‌های سنی و جنسی جامعه در هر برهه از زمان و مکان الزامی می‌باشد. به علاوه تأکید مقام معظم رهبری در بند ۲ سیاست‌های کلی سلامت مبنی بر تحقق رویکرد سلامت همه- جانبه و انسان سالم، ضرورت تغییر دیدمان سنتی درمان‌محور و تک‌بعدی‌نگر به مقوله سلامت را به سمت دیدمانی که در آن سلامت دارای ماهیتی چندبعدی بوده و همواره بر تحقق توأمان ابعاد جسمی، روانی، اجتماعی و معنوی آن تأکید می‌شود، ایجاب می‌نماید.

سنین جوانی، دوران شکل‌گیری بسیاری از عادات و رفتارهای اجتماعی می‌باشد، لذا مدیریت سلامت جوانان و پاسخگویی شایسته به نیازهای خاص این گروه سنی می‌تواند در آینده، بیشترین ارزش اقتصادی و اجتماعی را برای جامعه به همراه داشته باشد

با سرمایه‌گذاری برای ارتقای سلامت جوانان می‌توان از بسیاری از هزینه‌های مستقیم و غیرمستقیم سلامت که به دنبال از دست رفتن سال‌های مفید زندگی به دلیل مرگ و یا ناتوانی حاصل می‌شود، جلوگیری نمود و با تضمین سلامت ایشان، سلامت کل جامعه و نسل‌های آتی کشور را تضمین نمود.

مطابق با مستندات آماری سال ۱۳۹۰ مرکز توسعه شبکه و ارتقای سلامت، مرگ و میر ناشی از حوادث مربوط به حمل و نقل در جنس مؤنث ۲۱/۷۹٪ و در جنس مذکر ۳۹/۴۴٪ از کل مرگ‌ها در ارتباط با گروه سنی ۱۸ تا ۲۹ سال را به خود اختصاص داده است. همچنین شواهد آماری مزبور نشان می‌دهد میزان مرگ و میر به واسطه حوادث حمل و نقل در آقایان حدود ۵ برابر بیشتر از خانم‌ها می‌باشد. این امر بیانگر این مطلب می‌باشد که اولویت مداخلات آموزشی و توانمندسازی گروه هدف می‌بایست در هر دو جنس و با تأکید بر جنس مذکر تمرکز یابد. بدیهی است که برای پیشگیری از حوادث بدون سازماندهی و تشکیلات لازم، اقدام چشم‌گیر و اساسی صورت نمی‌پذیرد.

بررسی‌های مختلف در زمینه پیشگیری از بروز حوادث نشان می‌دهد که بخشی از برنامه‌های آمادگی برای مقابله با سوانح و حوادث، برخورداری از دانش کافی درباره علل وقوع حوادث و راه‌های برخورد با آنها است. آگاهی و عبرت از نتایج وقوع حوادث تلخ باید منجر به عکس‌العمل مناسب در جهت حذف زمینه بروز آنها گردد. اگر نسبت به پیشگیری از حوادث احتمالی آینده اقدامی صورت نگیرد و حوادثی که خسارت مادی و جسمانی ناچیز بر جای گذاشته، بی‌اهمیت تلقی شود، در هنگام بروز مجدد همان حادثه، خسارت‌های جسمی و مادی وسیع‌تری به بار می‌آید، لذا ضروری

است بلافاصله حتی بعد از هر حادثه کوچک، پیرامون علت و ابعاد آن، توجه کافی نموده و در جهت ارایه راه‌حل و پیشگیری از بروز آن، تلاش لازم صورت گیرد. به‌طور کلی ۴ محور اساسی در پیشگیری و مراقبت از حوادث مورد توجه قرار می‌گیرند: ایجاد فرهنگ ایمنی در جامعه، رعایت استانداردهای فنی، بهداشتی و نکات ایمنی، الزام به رعایت قوانین و مقررات بهداشتی، ایمنی و آموزش برای پیشگیری از سوانح و حوادث.

از آنجایی که تولید امر سلامت آحاد مختلف جامعه به استناد قوانین برنامه پنج‌ساله کشور به وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی واگذار گردیده است لذا اداره سلامت جوانان دفتر سلامت جمعیت خانواده و مدارس به اقتضای رسالت سازمانی خود درصدد است تا از طریق مداخلات پیشگیرانه مشارکت محور در ارتباط با شایع‌ترین علت مرگ که همانا سوانح می‌باشد با رویکرد آموزش گروه هدف ۱۸ تا ۲۹ سال و توانمندسازی آنان، و با تأکید بر عوامل قابل پیشگیری در حوادث ترافیکی، گامی مهم در جهت ارتقا و اعتلای سلامت این گروه سنی برداشته شود.

پر واضح است که دست یافتن به این مهم، جز با مشارکت سایر بخش‌ها، اعم از دولتی، خصوصی و شهروندان، امکان‌پذیر نمی‌باشد ضمن آنکه جلب حمایت سیاستگذاران و برنامه‌ریزان کشوری در راستای اهداف مورد انتظار و توجیه قانونگذاران به منظور تصویب پیشنهادات قانونی و ایجاد تمهیدات قانونی مرتبط، از موارد دیگری است که می‌بایست مدنظر قرار گیرد.

نکته مهم دیگر، حساس‌سازی مسئولین ذیربط در ارتباط با عوامل غیرفردی، می‌باشد. بر این اساس و به منظور اجرایی نمودن بسته‌های آموزشی مرتبط، ضروری

است تا از مشارکت سایر بخش‌هایی که هر یک، به نوعی داعیه سلامت و امنیت جامعه را عهده‌دار هستند، بهره‌گیری لازم انجام شود

امید است تا با ارایه بسته آموزشی پیوست بتوانیم آگاهی سرمایه‌های عظیم کشور جمهوری اسلامی ایران را نسبت به شیوع حوادث و راه‌های پیشگیری از آن ارتقا بخشیم.

دکتر محمد اسماعیل مطلق

مدیرکل دفتر سلامت جمعیت خانواده و مدارس

اپیدمیولوژی حوادث ترافیکی در جهان و ایران

اهداف آموزشی

پس از مطالعه این فصل فراگیر باید:

- ✓ اپیدمیولوژی حوادث و سوانح حمل و نقل ترافیکی را در جهان بیان کند.
- ✓ اپیدمیولوژی حوادث و سوانح حمل و نقل ترافیکی را در ایران بیان کند.

اپیدمیولوژی حوادث ترافیکی در جهان و ایران



مرگ و میر، صدمات و ناتوانی‌های ناشی از حوادث رانندگی از جمله چالش‌های مهم تأثیرگذار بر سلامت جامعه محسوب می‌شوند، به طوری که حوادث و تصادفات رانندگی مهم‌ترین دلیل مرگ، ناتوانی و بستری شدن در بیمارستان را تشکیل می‌دهند که عوارض اقتصادی و اجتماعی چشمگیری به دنبال دارند.

بر اساس گزارش سازمان بهداشت جهانی در سال ۲۰۱۵، سالانه بیش از ۱/۲۵ میلیون نفر در دنیا به علت تصادفات رانندگی جان خود را از دست می‌دهند.^۱ حوادث ترافیکی به عنوان هشتمین عامل مرگ و میر در جهان به شمار می‌آیند و آسیب‌های ترافیکی نیز به عنوان عامل اصلی مرگ و میر در گروه سنی ۱۵-۲۹ سال می‌باشد. حوادث و آسیب‌های ناشی از ترافیک یکی از علل عمده مرگ و میر و ناتوانی در کشورهای در حال توسعه است و روند افزایشی مرگ و میر در کشورهای با درآمد پایین باعث می‌شود که تا سال ۲۰۳۰ مرگ و میر ناشی از حوادث ترافیکی در رتبه پنجم قرار بگیرد.

^۱ World Health Organization. WHO global status report on road safety 2015: supporting a decade of action: World Health Organization; 2015.

تعداد کلی مصدومیت‌های ترافیکی در جهان رو به افزایش است اطلاعات موجود حاکی از آن است که اگر این روند ادامه یابد تا سال ۲۰۲۰، مرگ و میر در کشورهایی با درآمد متوسط و پایین تا ۸۳٪ و در کشورهای با درآمد بالا تا ۲۷٪ افزایش خواهد داشت.

ایران نیز از این امر مستثنی نیست. حوادث رانندگی در ایران پس از بیماری‌های قلبی عروقی، دومین عامل مهم مرگ و ناتوانی به حساب می‌آیند. گزارش سازمان جهانی بهداشت بر اساس آمار موجود در طی یک سال (۲۰۱۳ تا ۲۰۱۴) بیان می‌کند که در ایران به طور متوسط ۲۳ مورد در هر صد هزار نفر بر اثر تصادفات رانندگی جان خود را از دست می‌دهند^۱.

در ایران، حوادث رانندگی بالاترین بار بیماری‌ها را به خود اختصاص می‌دهند و اولین علت مرگ در گروه سنی زیر ۴۰ سال به شمار می‌آید. بررسی روند ده ساله میزان مرگ ناشی از حوادث ترافیکی در ایران در بین سال‌های ۱۳۹۰-۱۳۸۰، نشان می‌دهد که در بین سال‌های ۱۳۸۰ تا ۱۳۸۴ میزان مرگ ناشی از حوادث افزایش یافته است (در حدود ۳۰ نفر به ازای هر ۱۰۰۰۰۰ نفر). اما با تبیین سیاست‌ها و تصویب قوانین جدید و تلاش‌های زیادی که در این زمینه از سال ۱۳۸۵ تا ۱۳۹۴ انجام گرفته است، این میزان مجدداً کاهش یافته است و این روند کاهشی تا سال ۱۳۹۴ ادامه یافته است (تقریباً ۲۳ نفر به ازای ۱۰۰۰۰۰ نفر)^۱.

^۱ World Health Organization. WHO global status report on road safety 2015: supporting a decade of action: World Health Organization; 2015.

بررسی‌های انجام شده در سازمان پزشکی قانونی کشور نشان می‌دهد که در سال ۱۳۹۳، ۱۶۸۷۲ نفر در حوادث رانندگی کشته شده‌اند که این تعداد نسبت به سال ۱۳۹۲، ۶/۲٪ کاهش یافته است.

متأسفانه کشور ایران به دلیل رشد قابل توجه وسایل نقلیه موتوری و افزایش حجم ترافیک جاده‌ها و عدم رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی سالانه تلفات جانی و مالی فراوانی را به دلیل حوادث جاده‌ای متحمل می‌شود. افراد آسیب‌پذیر در حوادث جاده‌ای در ایران را به ترتیب عابرین پیاده (۲۸٪)، سرنشینان وسایل نقلیه (۲۶٪)، دوچرخه‌سواران و موتورسواران (۲۳٪)، رانندگان وسایل نقلیه (۲۲٪) و سایر افراد (۱٪) تشکیل می‌دهند.

از کل حوادث رانندگی منجر به فوت در نیمه اول سال ۱۳۹۲، ۶۴/۶٪ مربوط به جاده‌های برون شهری، ۲۶/۹٪ در راه‌های درون شهری، ۸/۱٪ در جاده‌های خاکی و روستایی و محل تصادف ۰/۴٪ موارد نامعلوم بوده است. در زمان وقوع تصادف ۴۰٪ از افراد، راننده وسیله نقلیه، ۲۱/۶٪ عابر پیاده و ۳۶/۸٪ سرنشین یا ترک وسیله نقلیه بوده‌اند.

اگرچه در طی سال‌های اخیر حوادث ترافیکی از ۲۰۰۶۸ مورد در سال ۱۳۹۰ به ۱۷۹۹۴ مورد در سال ۱۳۹۲ کاهش یافته است و این روند کاهشی همچنان ادامه دارد، موارد مرگ ناشی از حوادث ترافیکی نیز کاهش یافته اما همچنان آمار کشته شده‌ها بالا است. افزایش بیش از حد خودرو، پایین بودن ایمنی آنها و ناکافی بودن مهارت‌های رانندگی، از جمله عوامل مهم وقوع حوادث ترافیکی به خصوص در خودروسواران محسوب می‌شود. با توجه به آمارها، روزانه تعداد زیادی از افراد از وسایل نقلیه استفاده

می‌کنند که همگی آنها به گونه‌ای در معرض خطر حوادث ناشی از تصادفات رانندگی قرار دارند. اما مطالعات متعددی در زمینه عوامل دخیل در تصادفات انجام گرفته است که از بین سه عامل مهم در تصادفات که شامل انسان، جاده و وسیله نقلیه است فاکتورهای انسانی (رفتاری) را به عنوان عامل اصلی در ۹۵٪ کل تصادفات دانسته‌اند که آموزش در زمینه اصلاح و یا بهبود فاکتورهای انسانی (رفتاری) مرتبط با رانندگی بالاخص در گروه جوانان ضروری به نظر می‌رسد.

در ایران در هر ۳۰ دقیقه یک نفر در جاده‌ها جان می‌سپارد.

پیگیری از حوادث حمل و نقل در جوانان

۱۰

علل حوادث و سوانح رانندگی

اهداف آموزشی

پس از مطالعه این فصل فراگیر باید:

- ✓ با علل و عوامل رفتاری در ایجاد سوانح و حوادث رانندگی آشنا شوند.
- ✓ با علل و عوامل روان‌شناختی در ایجاد سوانح و حوادث رانندگی آشنا شوند.
- ✓ با علل و عوامل جسمی در ایجاد سوانح و حوادث رانندگی آشنا شوند.
- ✓ با نقش لوازم ایمنی در پیشگیری از سوانح و حوادث رانندگی آشنا شوند.
- ✓ با علل و عوامل محیطی در ایجاد سوانح و حوادث رانندگی آشنا شوند.
- ✓ با راهکارهای مقابله با شرایط رانندگی غیرایمن آشنا شوند.
- ✓ مهارت لازم برای استفاده از لوازم ایمنی در رانندگی را فرا بگیرند.

علل حوادث و سوانح رانندگی

علل انسانی مرتبط با تصادفات را می‌توان به چند بخش علل زمینه‌ای، علل رفتاری، علل روان‌شناختی، علل مرتبط با بیماری‌ها و اختلالات جسمی و علل مرتبط با استفاده از لوازم ایمنی دسته‌بندی کرد که در ذیل به تفصیل مورد بررسی قرار می‌گیرند.

۱- علل فردی

۱-۱-۱ علل زمینه‌ای

۱-۱-۱ سن: از آنجایی که آمارها نشان می‌دهد، جوانان در سنین بین ۱۸-۲۵ بیشتر در معرض سوانح و حوادث رانندگی قرار دارند. همچنین بیشترین عامل مرگ و میر در سن ۱۵-۲۹ سال ناشی از حوادث ترافیکی است. این در حالی است که افراد ۱۸-۳۴ سال بیشترین صدمات جسمی ناشی از حوادث ترافیکی را در بین بزرگسالان متحمل می‌شوند.

از علل مهم وقوع تصادفات رانندگی در بین جوانان می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

احتمال انحرافات اجتماعی، نقض قوانین، مصرف مشروبات الکلی، مهارت و تجربه‌ی کمتر در رانندگی، استفاده کمتر از کمربند ایمنی، تصور توانمندی در کنترل وقایع و داشتن احساس خطر کمتر.

۱-۱-۲ جنس: در مردان جوان، میزان مرگ و میر ناشی از تصادفات و حوادث

ترافیکی ۲ برابر زنان است.

احتمال دریافت جریمه‌های رانندگی به علت نقض قوانین در مردان در هر سنی، بیش از خانم‌ها است. مردان نسبت به زنان کمتر از کمربند ایمنی استفاده می‌کنند و به شیوه تهاجمی‌تری رانندگی می‌کنند.

۳-۱-۱-۱ **تحصیلات:** افراد با تحصیلات بالاتر، بیشتر از کمربند ایمنی استفاده می‌کنند و به قوانین پایبندی بیشتری دارند.

۲-۱-۱-۲-۱ **علل رفتاری**

۲-۱-۱-۲-۱-۱ **نگرش‌ها و عادات**

نگرش‌های منفی: زمانی که فرد تصور کند نسبت به طرف مقابل، موقعیت بالاتری دارد، خشونت‌های رانندگی بیشتر اتفاق می‌افتد. مسأله‌ای که خیلی جالب است این است که مبنای این قضاوت فقط براساس اتومبیلی که فرد مقابل سوار است و نه شخصیت او صورت می‌گیرد^۱. ماشین‌های بزرگ‌تر معمولاً به ماشین‌های کوچک‌تر قلدری می‌کنند و ماشین‌های نوتر به قدیمی‌ترها. راننده‌های ماشین‌های گران‌تر معمولاً نسبت به عابرین پیاده خشن‌تر برخورد می‌کنند.

احساس خود برترینی نسبت به راننده‌ی مقابل: تحقیقات نشان می‌دهد که بوق زدن‌های ممتد، بد زبانی یا سایر رفتارهای خشن، در صورتی که فرد خود را در موقعیت برتر احساس کند، به مراتب بیشتر رخ می‌دهد.

- جوانان و کسانی که تازه گواهینامه گرفته‌اند، خطرات را کمتر از حد واقعی تخمین می‌زنند.

^۱ روانشناسی رانندگی در ایران. نوشته اسماعیل محمودی. <http://persiandrive.blogfa.com/post/55/>

- تحقیقات نشان می‌دهند که راننده‌ها برای تحقیر راننده‌های دیگر یا عابرین پیاده بسیار بیشتر از زمانی که با آدم‌ها برخورد نزدیک دارند، آماده‌ی جدال هستند. وقتی پیاده هستیم و یک نفر در خیابان ناگهان به ما تنه می‌زند، واکنش عادی ما عذرخواهی کردن و رد شدن است. اما موقع رانندگی، این اتفاقات معمولاً با عصبانیت فوری و در حادثه‌ترین موارد همراه با نزاع خیابانی خواهد بود.^۱
- افرادی که الکل و مشروبات الکلی می‌نوشند، خود را کمتر در معرض حوادث و خطرات می‌بینند.
- رانندگان خوش‌بین، حتی در صورت عدم خواب کافی و خستگی، احساس خواب‌آلودگی کمتری دارند. برخی مواقع این خوش‌بینی خطرناک است.^۲
- داشتن حوادث ناخوشایند رانندگی در راننده یا نزدیکان باعث می‌شود، خود را در معرض خطر بیشتری دیده و احترام بیشتری برای قوانین قایل باشند و رانندگی ایمن‌تری را در پیش گیرند.^۳
- معمولاً اینطور تصور می‌شود که استفاده از گوشی همراه از طریق هندزفری (دست آزاد)، خللی به رانندگی وارد نمی‌کند، در صورتی که تحقیقات نشان می‌دهد، صحبت کردن با گوشی موبایل حتی از طریق هندزفری (دست آزاد)، از تمرکز راننده کاسته و احتمال سوانح رانندگی را افزایش می‌دهد. (در واقع چیزی که باعث ناامن شدن مکالمه تلفنی هنگام رانندگی می‌شود، گرفتن موبایل در دست نیست، بلکه پرت شدن حواس است. چون ما در حین صحبت کردن با

^۱ روانشناسی رانندگی در ایران. نوشته اسماعیل محمودی. <http://persiandrive.blogfa.com/post/55/>

^۲ همان

^۳ Brusque C, Alauzet A. Analysis of the individual factors affecting mobile phone use while driving in France: socio-demographic characteristics, car and phone use in professional and private contexts. *Accident Analysis & Prevention* 2008;40(1):35-44

گوشی نمی‌توانیم از زبان بدن^۱ استفاده کنیم، این امر، باعث می‌شود از منابع شناختی بیشتری حین تماس استفاده کنیم و در نتیجه بیشتر و بیشتر از خیابان غافل شویم.)

- موتور سواری سریع توسط موتورسواران، موجب می‌شود که قوانین ترافیکی زیر پا گذاشته شود و ترس ناشی از به دام افتادن در دامن قانون، منجر به فرار از قانون توسط موتورسوار و تکرار این سیکل و افزایش تخلفات رانندگی می‌گردد.
- در جامعه‌ی ما برخی رانندگان، دیگر رانندگان را رقیب خود دیده و سعی می‌کنند فضای خالی ایجاد شده را با خودروی خود پر کنند. این امر یعنی «چپاندن خودرو یا موتور در اولین فضایی که خالی می‌شود» یعنی «رفتن از هر مسیر ممکن نه از مسیر تعیین شده» که این مسأله نیز از رفتارهای منفی شکل گرفته در رانندگی است.^۲
- رفتارهای فرصت‌طلبانه (که عمدتاً با تجاوز به حقوق دیگران همراه است) را نیز زرنگی قلمداد می‌کنیم.

^۱ Body Language:

به انواع شکل‌های ارتباط غیر کلامی یا رفتاری اشاره می‌کند که یک فرد از طریق رفتارهای فیزیکی خود، بدون آن که صحبتی بکند قادر است، ارتباط برقرار نماید. این رفتارها می‌تواند مربوط به وضعیت و حالات بدنی محل قرار گرفتن دست‌ها، پاها، نحوه نشستن، ایستادن، راه رفتن، خوابیدن (ژست‌ها)، حالت‌ها، اطوارها، اداها، حرکات و اشارات بدنی، جلوه‌های هیجانی صورت و حرکات چشم‌ها باشد.

^۲ روانشناسی رانندگی در ایران. نوشته اسماعیل محمودی. <http://persiandrive.blogfa.com/post/55/>

عادات نادرست رانندگان:

- رانندگی با چراغ خاموش در شب
- صحبت و توجه به همراه در حین رانندگی
- خوردن و نوشیدن حین رانندگی
- عدم رعایت فاصله ایمنی و توجه نکردن به سرعت
- حرکات نمایشی در حین رانندگی
- بی توجهی به علائم راهنمایی رانندگی
- صحبت با تلفن همراه در حین رانندگی
- وجود نقص فنی در خودرو و بی توجهی به آن
- جر و بحث در داخل خودرو
- رانندگی بی دقت تر و خشن تر در صورت تنهایی
- خوردن شربت و یا قرص های مسکن و خواب آور.

۳-۱ فشارهای اجتماعی (رفتار افراد مهم)

رانندگانی که نگرش مثبتی نسبت به سریع رانندگی کردن دارند و احساس فشاری از طرف دیگران مهم^۱ مبنی بر لزوم رانندگی با سرعت مجاز در رانندگی ندارند، از طرفی خود را در کنترل خودرو توانمند می بینند، رانندگی با سرعت غیرمجاز را انتخاب می کنند.

^۱ منظور از افراد مهم، افرادی هستند که فرد از آن ها الگوبرداری کرده، و رفتار خود را مبتنی بر دیدگاه آنان تنظیم می کند. در واقع به گونه ای رفتار می کند که تصور می کند از دیدگاه آنان مورد تأیید قرار می گیرد. این افراد می توانند معلمان، همسالان، اعضای خانواده، دوستان، هنرپیشه ها، فوتبالیست ها و ... می باشند

فشار اجتماعی^۱ درک شده، باعث می شود راننده از افرادی که برایش حائز اهمیت و ارزش اجتماعی هستند تبعیت کرده و از رفتارهای آنها حتی اگر نادرست باشد پیروی کند.

در واقع هر چه دیگران مهم مثل، بازیگران، فوتبالیست‌ها و دیگر افرادی که نقش الگوهای رفتاری دارند، در فیلم‌های سینمایی و تلویزیونی و ... رانندگی را به شیوهی ایمن، همراه با رعایت قوانین راهنمایی انجام دهند، احتمال تبعیت از این رفتار در جوانان و نوجوانان بیشتر می شود.

۴-۱ کنترل رفتاری درک شده

کنترل رفتاری یعنی درجه‌ای از احساس فرد در مورد اینکه، انجام یا عدم انجام یک رفتار تا چه حد تحت کنترل اراده‌ی او است. در واقع، میزان ادراک فرد در توانمندی برای کنترل وقایع پیش‌بینی نشده، تا حدود زیادی تبیین‌کننده‌ی قصد او برای انجام رفتارهای ایمن یا نایمن در رانندگی است. این احساس توانمندی تحت‌تأثیر عوامل داخلی (مهارت) و عوامل خارجی (فرصت‌ها و موانع) قرار می‌گیرند.

- اکثر راننده‌های جوان، اعتقاد دارند که توانایی‌شان در رانندگی بالاتر از حد متوسط است و این احساس باعث می‌شود فرد کمتر به قوانین راهنمایی رانندگی احترام بگذارد.

- افرادی که احساس می‌کنند اتفاقات پیش آمده، ناشی از رفتارها و نگرش‌های خودشان است، نسبت به کسانی که شانس و تقدیر یا دیگران را مسؤول حوادث

^۱ فشار ناشی از دیگران مهم که منجر به انجام یک رفتار یا پرهیز از انجام آن می‌شود.

- و وقایع می‌دانند، بیش از حد واقعی به توانایی خود برای کنترل عوامل خطر پیش آمده موقع رانندگی اعتماد می‌کنند.
- کنترل خودرو در سرعت‌های بیش از حد مجاز همیشه دشوارتر از زمانی است که با سرعت مجاز رانندگی می‌کنیم. این درحالی است که رانندگان خاطی، تصور می‌کنند همواره قادر به کنترل شرایط هستند.
 - به طور کلی، بعضی اوقات ما علل رفتار خطرناک رانندگان دیگر را به شخصیت یا توانایی آنها نسبت می‌دهیم، در حالیکه خطاهای خودمان را وابسته به موقعیت و محیط می‌پنداریم.^۱
 - فشار روانی (استرس) باعث کاهش توجه و تمرکز یا افزایش تحریک‌پذیری و پرخاشگری می‌شود. این افراد کمتر می‌توانند، رفتار خود را کنترل کنند، به همین دلیل بستر لازم برای ایجاد حوادث و تصادف‌های رانندگی را فراهم می‌آورند.

۵-۱ متغیرهای روان‌شناختی مؤثر در رانندگی

متغیرهای روان‌شناختی متعددی بر طرز رانندگی ما تأثیر می‌گذارند که برخی از مهم‌ترین آنها عبارت هستند از:

هوشیاری، زمان مناسب واکنش، توجه و تمرکز، از عوامل درونی هستند که ممکن است جنبه وضعیتی داشته باشند، مثلاً بی‌خوابی، کاهش قند خون و مصرف مواد غیرقانونی بر هوشیاری و تمرکز تأثیر منفی می‌گذارد.

¹ Weiner B. An attribution theory of motivation. Handbook of theories of social psychology. 2012;1:135-55.

۶- رفتارهای تهاجمی و خشونت در رانندگی:

رفتار تهاجمی در رانندگی به آن نوع از رانندگی اطلاق می‌شود که راننده به دلیل هیجانات عاطفی مثل خشم، عصبانیت و ...، وسیله نقلیه‌ی خود را به طرزی ناامن و خلاف مقررات هدایت می‌کند. به‌طور کلی هیجان‌زدگی در رانندگی متأثر از ۳ مؤلفه اصلی است.

۱. داشتن شخصیت ناشکیبا، بی‌قرار و بی‌دقت
۲. قدرت‌طلبی و زورمداری
۳. بی‌پروایی و یاغی‌گری خیابانی (جاده‌ای)

خشونت در رانندگی



برای همه ما پیش آمده که خودرویی با فاصله کمی از خودروی ما در پشت سر رانندگی کند. خیلی‌ها هم عادت دارند راه دیگران را سد کنند، از سمت راست ناگهان جلو خودرو بغل‌دستی بپیچند یا در هر حالتی قلدری کنند. راننده پرخاشگر، با عصبانیت و خشونت، قصد انجام اعمال خلاف مقررات راهنمایی و رانندگی را دارد؛ اعمالی همچون تغییر مسیر ناگهانی و خطرناک، سبقت غیرمجاز، رعایت نکردن فاصله مناسب طولی و عرضی، بوق زدن‌های مکرر، استفاده از نور بالا برای تنبیه دیگران،

حرکت سریع و تعقیب و گریز خودرویی، سرعت‌های نابجا، مانور و تغییر مسیر به‌طور مکرر، اشغال طولانی خط سبقت، ترمزهای ناگهانی و مکرر، انحراف از مسیر اصلی و عبور از خط مقابل برای رهایی از ترافیک غیرروان و قانون‌شکنی و دیگر رفتارهای ناپسند همراه با فحاشی و هتاک‌ی به دیگران، در کارنامه رانندگی افراد پرخاشگر کاملاً مشهود است. دلایل خشونت در رانندگی نیز می‌تواند تعمدی یا سهوی باشد. تحقیقات نشان می‌دهد رانندگان جوان‌تر که در ارزیابی‌های شخصیتی، هیجان‌خواهی و تحریک‌پذیری نمره‌ی بالاتری گرفتند، پشت فرمان رفتار خشن‌تری دارند. مسأله جالب دیگر این است که این راننده‌ها نسبت به جریمه‌ها حساسیت کمتری نشان می‌دهند، به عبارتی اقدامات تنبیهی ساده، عامل بازدارنده موثری از رفتارهای پرخطر این گروه رانندگان نمی‌باشد^۱. در ادامه به بررسی عوامل بروز این پدیده می‌پردازیم.

۷-۱ اختلالات رفتاری

رفتار ضد اجتماعی: زمانی که می‌خواهید از اتومبیلی که راننده آن مشغول صحبت با تلفن همراه است و خط عبور را با سرعت کم و حرکات پیچ در پیچ سد کرده است، سبقت بگیرید ولی با ممانعت راننده از کنار رفتن مواجه می‌شوید، بدانید این رفتار ضداجتماعی به علت آن است که فرد نمی‌تواند با موازین اجتماعی سازگار شود. به این ترتیب از خلاف‌ها و جرایم رانندگی خود احساس پشیمانی نمی‌کنند بلکه می‌کوشند آن را توجیه کنند.

^۱ Efrat K , Shoham A Theory of planned behavior, materialism and aggressive driving. accident analysis and prevention 2013;59:459-465

- شخصیت نمایشی: تمایل به جلب توجه و تحسین دیگران که شامل نوع و ظاهر خودرو نیز می‌شود، قابل ذکر است. افراد خودشیفته نیاز دارند با سوار شدن بر اتومبیل‌های گران‌قیمت و پرزرق و برق توجه دیگران را به خود جلب کنند.

۸-۱ عوامل و مشکلات جسمی تأثیرگذار در رانندگی و نحوه‌ی مقابله با آنها

۸-۱-۱ **خطای دید:** برخورداری از میدان دید خوب اهمیت ویژه‌ای در هنگام رانندگی دارد. باشگاه خودرو اروپا (ACE) تخمین می‌زند که می‌توان علت چند صد هزار تصادف در سال را ضعیف بودن میدان دید راننده دانست.

عده‌ای از افرادی که دارای گواهینامه با عینک هستند زمان رانندگی از عینک استفاده نمی‌کنند و این مسأله موجب خطای دید و بروز تصادف می‌شود. خواب آلوده بودن راننده و مصرف داروهای مسکن هم باعث خطای دید وی خواهد شد.

۸-۲-۱ **مشکلاتی در ارتباط با خواب‌رفتگی پاها:** پزشکان از اختلال در سیستم گردش خون به‌عنوان یکی از مشکلات موجود برای رانندگان نام می‌برند و معتقد هستند که باید با رعایت توصیه‌های پزشکی مشکلات جسمی ناشی از این اختلال را به حداقل رسانند. حین رانندگی‌های طولانی ممکن است اندام‌ها دچار درد و خستگی بیش از حد شوند و در رابطه با خانم‌ها به‌خصوص زمان استفاده از کفش‌های نامناسب نظیر کفش‌های پاشنه دار، این مشکل حادث‌تر است. در این حالات رانندگی سخت‌تر می‌شود.

۸-۳-۱ خستگی و تأخیر در درک و خواب‌آلودگی: خواب‌آلودگی ناشی از اختلال خواب شبانه که منجر به خستگی، سردرد و کاهش سطح هوشیاری فرد می‌شود، از بزرگ‌ترین عوامل ایجاد حوادث و تصادفات جاده‌ای است. پزشکان معتقد هستند دلایل بسیار متفاوتی مانند افسردگی، چاقی، بدخوابی و کم‌خوابی منجر به این امر می‌شود. همچنین جوانانی که به علل مختلف مانند وزن زیاد و چاقی به خصوص در ناحیه گردن، ناهنجاری‌های فک بالا و پایین، بزرگی زبان و تنگی راه‌های هوایی در شبانه روز دارای خواب کافی نیستند، در طول روز دچار خستگی، سردرد، بی‌حوصلگی و کاهش میزان هوشیاری می‌شوند که این حالت‌ها می‌تواند منجر به ایجاد اختلال در کارهای روزمره و حوادث گردد.



- رانندگی با حالت خستگی و در مدت طولانی، زمان عکس‌العمل راننده را افزایش می‌دهد و بویژه ساعات زیاد رانندگی، و نوشیدن مشروبات الکلی و مصرف مواد افیونی هم درک راننده را پایین خواهد آورد.

راهکارهای مقابله با علل تصادفات

- آموزش ارتباط خطرات رانندگی با مصرف نوشابه‌های الکلی.
- آموزش مهارت‌های رانندگی به طوری که راننده بتواند کنترل خودرو را در صورت وجود شرایط خاص نیز به عهده بگیرد.
- عدم استفاده از گوشی تلفن حتی از طریق هندزفری . (دست آزاد)
- قوانین بازدارنده‌ی قوی در صورت بروز نقض قوانین .
- شرایط بازدارنده‌ای چون دوربین و چشمان نظاره‌گر پلیس و قدرتمند نمودن پلیس و قوانین در رابطه با اجرای دقیق قوانین .
- آموزش‌های ساده و تصویری از نحوه‌ی رعایت قوانین در سیما در ساعات پربیننده .
- نهادینه کردن احترام به حقوق دیگران، و ترجیح منافع فردی .
- ایجاد هنجارهای شهروندی مناسب از طریق آموزش‌های رسانه‌ای و بیلبوردها در سر چهارراه‌ها و سایر معابر به صورت مداوم و پیگیر در همه رده‌ها .
- ایجاد بستر فرهنگی صحیح رانندگی برای نسل بعدی .

رفتارهای ثمربخش برای پیشگیری از رانندگی پرخطرانه

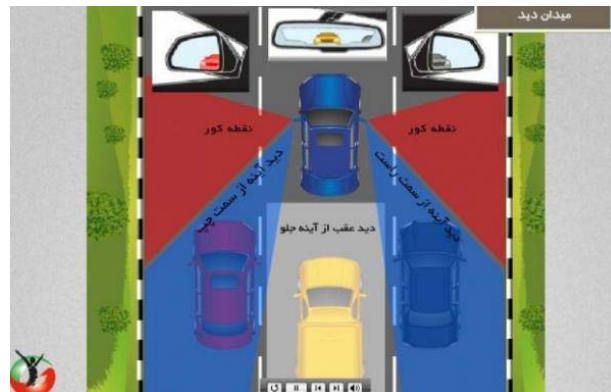


- همواره یک راننده مؤدب و محتاط باشید. از ایجاد شرایطی که به تحریک سایر رانندگان می‌انجامد خودداری کنید.
- همیشه قوانین رانندگی را رعایت کنید و کمربند ایمنی خود را پیش از رانندگی ببندید.
- فاصله مناسب و ایمن خود را با خودروهای دیگر حفظ کنید. هیچ‌گاه با فاصله اندک به تعقیب خودروها نپردازید.
- اگر در محدوده‌ی حداکثر سرعت مجاز رانندگی می‌کنید و راننده‌ای می‌خواهد از شما سبقت بگیرد، به وی اجازه دهید تا عبور کند.
- از نشان دادن حرکات توهین‌آمیز دست و یا صورت به طور جدی خودداری کنید.
- از بوق خودرو درست و به‌هنگام استفاده کنید. بوق یک وسیله ارتباطی است، از آن برای مجازات سایر رانندگان استفاده نکنید؛ کنترل بوق خودروی خود را به دست بگیرید!
- هرگاه با یک راننده عصبانی مواجه شدید سعی نکنید به اوضاع بحرانی دامن بزنید. از برقراری تماس چشمی با راننده خشمگین جداً خودداری کنید.

- هرگاه راننده‌ای شما را به مبارزه طلبید یا سعی در تحریک شما داشت، نفس عمیقی بکشید و بدون توجه، به مسیر خود ادامه دهید؛ به خودتان نگیرید
- اگر احساس کردید که مقصر هستید، اشتباه خود را بپذیرید و فوراً با بالا آوردن دست خود عذرخواهی کنید.
- شتابزده تصمیم‌گیری نکنید، شاید راننده مورد نظر شما عجله داشته باشد، عصبانی باشد، راه را گم کرده، به فن رانندگی آشنایی کامل ندارد و یا به دنبال آدرس می‌گردد. همواره خونسردی خود را حفظ کنید.
- از رفتار تلافی‌جویانه در رانندگی خودداری کنید.
- از استرس خود بکاهید و حین رانندگی به یک موسیقی ملایم و آرامش‌بخش گوش دهید.
- بردباری خود را افزایش دهید و زود از کوره در نروید.
- به یاد داشته باشید که شما فقط می‌توانید خودتان را تغییر دهید نه دیگران را.
- وقتی خشمگین شدید تا ۲۰ بشمرید یا به رادیو گوش دهید.
- پیش از آنکه تصمیم بگیرید عمل راننده دیگر را تلافی کنید یا با وی گلاویز شوید از خود بپرسید: آیا ارزش دارد که وقت خود را هدر دهید، به دردمس بیفتید یا آسیب ببینید؟
- قبل از سبقت گرفتن یا هرگونه تغییر مسیر، راهنما بزنید.
- هنگام استفاده از نور بالای خودرو دقت کنید و مراقب باشید که این کار سبب آزرده‌گی راننده مقابل نشود.
- از سد معبر جدا خودداری کنید و هنگام رانندگی با عابران پیاده صحبت نکنید.

- برنامه خود را طوری تنظیم کنید تا به ترافیک برخورد نکنید.
- از سلامتی خودروی خود پیش از رانندگی مطمئن شوید.
- زمانی که خسته، خواب‌آلود، خشمگین و مضطرب هستید رانندگی نکنید.
- آگاهی دادن به افراد در مورد هزینه‌های بیمارستانی و خطرات ناشی از رانندگی نایمن.
- استفاده از الگوهای رفتاری مناسب: تولید فیلم‌ها یا تیزرهای تبلیغاتی که در آن هنرپیشه‌ها و فوتبالیست‌ها و یا حتی وزرا و سیاستمداران در ابتدای رانندگی، کمر بند ایمنی خود را می‌بندند یا در هنگام رانندگی با گوشی همراه صحبت نمی‌کنند و برای صحبت در کنار جاده می‌ایستند می‌تواند الگوهای رفتاری مناسبی را در این زمینه ارائه دهد.

نکاتی برای برخورداری از میدان دید بهتر



- شیشه جلوی خودرو، عینک‌تان و چراغ‌های جلو را تمیز نگه دارید.
- دو بار در سال برای آزمایش به چشم‌پزشک مراجعه کنید، بویژه اگر بالای ۴۰ سال سن دارید.

- برخی کشورها از رانندگان می‌خواهند عینک یدکی یا لنز در خودرو خود داشته باشند.
- اگر دچار آب مروارید، کوری تدریجی یا دیگر بیماری‌های چشمی هستید، در بیشتر کشورها باید به مقامات راهنمایی و رانندگی اطلاع دهید. بیمه شما در صورتی که تصادف کنید و درباره وضع بینایی خود نگفته باشید، خسارتی پرداخت نمی‌کند.
- مطمئن باشید عینک آفتابی‌تان به اندازه کافی تیره باشد، اما نه تا آن حد که به بینایی‌تان صدمه بزند.

نکاتی برای عدم خواب‌رفتگی پاها

- بهتر است راننده به صورت ممتد و ارادی، عضلات پشت ساق پا را منقبض و منبسط کند تا گردش خون به اندازه مناسب در بدن جریان داشته باشد.
- اگر قرار است برای مدت طولانی رانندگی کنید، بهتر است هر ۲ ساعت یک بار توقف کرده، از اتومبیل خود بیرون بیایید و چند دقیقه قدم بزنید زیرا در این حالت گردش خون در بدن آسان‌تر انجام می‌شود.
- استفاده از کفش مناسب حین رانندگی علاوه بر اینکه گردش خون را راحت‌تر می‌کند، باعث افزایش تمرکز می‌شود.
- اگر شغل شما رانندگی است و ناچار هستید ساعت‌های متمادی رانندگی کنید، حتما در هر هفته ۳ بار و هر بار به مدت ۳۰ دقیقه اقدام به پیاده روی آرام و طولانی کنید و سعی کنید در طول روز یا پیش از شروع کار روزانه نرمش‌های کششی سبک انجام دهید.

- پس از پایان مسیر، بلافاصله ننشینید. با قدری راه رفتن آرام یا در جا زدن، بدن را به حالت اول باز گردانید.

نکات مهم در ارتباط با خواب‌آلودگی حین رانندگی



- در صورت وجود افسردگی و سایر علائم جسمی که منجر به بی‌خوابی یا بد خوابیدن در شب می‌شود، به پزشک مراجعه و پس از رفع مشکل رانندگی کنند.
- از کار شبانه نامنظم و شب زنده‌داری پیش از رانندگی بپرهیزند.
- به اندازه کافی بخوابید: به احتمال زیاد به خواب بیشتری احتیاج دارید. ولی چقدر خواب کافی است؟ مقدار خواب در افراد مختلف متفاوت است، اما برای بیشتر افراد حدود ۸ ساعت در شبانه روز کافی است. اگر با دوری از خواب، آن را بی‌ارزش نشان دهیم، کمبود خواب بر حالت بیداری غلبه می‌کند. اگر دچار کمبود خواب هستید، با ۱ ساعت بیشتر خوابیدن در هر شب آن را جبران کنید. این جبران کمبود خواب، ۱ یا ۲ شب طول می‌کشد.
- نور را زیاد کنید.
- داروهایتان را کنترل کنید: فهرستی از داروهایی را که اخیراً مصرف کرده‌اید (چه با تجویز پزشک و چه بدون نسخه) به پزشک خود نشان دهید، شاید پزشک، برخی از آنها را عامل خواب‌آلودگی تشخیص دهد و عوض کند. خواب‌آلودگی

از عوارض جانبی بسیاری از داروها در درمان آنفلوآنزا و سرما خوردگی و آلرژی است. لذا پیش از رانندگی از خوردن این داروها اجتناب کرد.

- قهوه بنوشید: محققان با انجام دادن آزمایش‌های متعدد، ضد خواب بودن قهوه را به اثبات رسانده‌اند.
- قبل از رانندگی غذاهای سبک و کم کالری میل کنید.

نکاتی جهت رعایت ایمنی در سفر



- عدم رعایت قوانین رانندگی، نبستن کمربند ایمنی، عدم استفاده از کلاه ایمنی و نیز عدم استفاده از صندلی کودک از جمله عواملی است که احتمال خطاهای منجر به مرگ را در رانندگی بالا می‌برد. گذاشتن بچه‌ها در صندلی مخصوص، در زمان‌های مناسب و به کار بردن صندلی به شکل درست راهی برای پیشگیری از مرگ و میر کودکان در تصادفات است.

بستن کمربند ایمنی میزان مرگ و میر ناشی از تصادفات را به نصف کاهش می دهد. حتی کیسه‌ی هوایی قرار داده شده در خودرو نمی تواند جایگزین کمربند ایمنی شود. بستن کمربند ایمنی حتی در سفرهای کوتاه و مسافران صندلی عقب هم مورد تأکید است.

نکاتی در مورد ایمنی موتورسواران



- استفاده از کلاه ایمنی برای کلیه افرادی که روی موتور سوار می شوند. بند کلاه ایمنی حتما باید بسته باشد. به اندازه‌ای که هنگام ضربه نه منجر به خفگی شود و نه کلاه از سر بیفتد.
- برای افزایش قابلیت دیده شدن این وسایل نقلیه استفاده از چراغ خطر عقب، پلاک‌های شبرنگ و یا منعکس کننده نور، نوار سفید منعکس کننده نور، کلاه ایمنی و لباس‌های نیم تنه شبرنگ که دارای مواد فلورسنت به رنگ قرمز و نارنجی از جمله مواردی است که از خطرات ناشی از دیده نشدن موتور سوار توسط سایر رانندگان پیشگیری می کند.

- حرکت نکردن در جهت خلاف و تغییر مسیر ناگهانی بویژه در ساعات تاریکی هوا.
- سوار نکردن مسافر اضافی.
- موتور سواری نکردن در جاده ها .
- هنگام موتورسواری بویژه در سر چهارراه‌ها سر را بچرخانید تا تسلط کافی بر نقاط کور داشته باشید.

پیگیری از حوادث حمل و نقل در جوانان

دانستنی‌های مرتبط با رانندگی ایمن

اهداف آموزشی

پس از مطالعه این فصل فراگیر باید:

- ✓ توصیه‌های آمادگی قبل از شروع سفر را توضیح دهد.
- ✓ بازدیدهای لازم قبل از سفر با خودرو را نام ببرد.
- ✓ توصیه‌های بستن کمربند ایمنی هنگام بارداری را نام ببرد.
- ✓ توصیه‌هایی برای عدم خواب رفتگی پاها را نام ببرد.
- ✓ توصیه‌های پلیس برای رانندگی نام ببرد.

آمادگی قبل از شروع سفر



هر مسافرتی با ماشین نیاز به آمادگی دارد، به خصوص اگر قرار است برای مدت طولانی پشت فرمان بنشینید. پیش از شروع رانندگی برای فواصل طولانی به این توصیه‌ها عمل کنید:

- اگر قصد مسافرت در شب را دارید سعی کنید پیش از سفر خوب بخوابید و یا اینکه هر دو ساعت یک بار توقف نموده و استراحت نمایید.
- سعی کنید قبل از سفر از وضعیت جاده و هوا با خبر شوید و به توصیه‌های ایمنی پلیس توجه کنید.
- اگر فرزند خردسال به همراه خود دارید سعی کنید صندلی نگهدارنده خردسال تعبیه کنید.
- اگر نور خورشید شما را اذیت می‌کند از آفتابگیر، سایبان و عینک آفتابی استفاده نمایید.
- ابزار ضروری را فراموش نکنید. سیم اتصال باتری به باتری، جعبه کمک‌های اولیه، چراغ قوه، تابلوی مثلثی، جعبه ابزار کامل، کپسول آتش‌نشانی و غیره را با خود به همراه داشته باشید.

- آب اضافی برای رادیاتور هم به همراه داشته باشید.
- شناسنامه افراد، کارت ملی و دفترچه‌های بیمه افراد، نقشه مسیر سفر و گردشگری شهر مورد نظر نیز فراموش نشود.

بازدیدهای لازم قبل از سفر با خودرو

بخش مهم و قابل توجهی از سفر، پیمودن راه و دیدن مناظر و جاذبه‌های آن است. شاید با هواپیما در وقت صرفه‌جویی شود و در مسافرت با قطار راحت‌تر و ایمن‌تر به مقصد برسیم ولی مسافرت با خودرو آن هم خودروی شخصی تجربه‌ای است که به سبب برخی ویژگی‌های آن نمی‌توان برایش جایگزینی یافت.

مسافرت با خودروی شخصی این امکان را به سرنشینان می‌دهد که آن اصطلاح قدیمی «طی طریق» را تجربه کنند و با پیمودن پیچ و خم‌ها و پشت‌سر گذاشتن ناهمواری‌ها، مقصد را به شکل دیگری تجربه کنند.

چگونه می‌توان مسافرت‌هایی رقم زد که مشکلات ناشی از کارکرد وسیله نقلیه،

لذت سفر را از بین نبرد؟

کافی‌است با بازدید به موقع خودرو قبل از سفر، درصد بسیار بالایی از این

مشکلات را بکاهیم. این بازدیدها را می‌توان در چند اقدام مشخص فهرست کرد.

- بازدید و تنظیم کردن باد لاستیک‌ها و اطمینان از سالم بودن زاپاس
- چک کردن چراغ‌های جلو، راهنماها و فلاشر
- بازدید سیستم خنک‌کننده موتور
- همراه داشتن زنجیر چرخ و چراغ مه‌شکن در فصول بارانی و برفی

- تنظیم موتور و چک کردن وضعیت روغن موتور
- چک کردن سیستم ترمز، تسمه پروانه و شلنگ‌های سیستم تهویه
- استفاده از ضد یخ در رادیاتور
- چک کردن شیشه‌شور و برف پاک‌کن و استفاده از الکل یا مایع ظرفشویی در آب شیشه‌شور برای جلوگیری از یخ زدن و شستشوی بهتر
- وضعیت اگزوزها
- اطمینان یافتن از سالم بودن کمربندهای ایمنی

توصیه‌های بستن کمربند ایمنی هنگام بارداری



- این توصیه‌ها را هنگام بستن کمربند ایمنی در حین بارداری رعایت کنید:
- همیشه از هر دو تسمه شانه‌ای و روپایی کمربند استفاده کنید.
 - تسمه روپایی کمربند را زیر شکم‌تان محکم کنید. هرگز تسمه را از روی شکم رد نکنید.
 - کمربند را طوری محکم کنید، به سراسر بدنتان بچسبند، نه خیلی تنگ و نه خیلی شل.

- هرگز کمربند شانه‌ای را زیر بازوی‌تان قرار ندهید؛ تسمه کمربند باید از روی قفسه و از میان سینه بگذرد.
- اجازه دهید بخش فوقانی کمربند شانه‌ای روی شانه‌تان قرار گیرد، اما نگذارید که با گردن‌تان اصطکاک داشته باشد.
- خانم‌های باردار در صورتی که نیاز به استراحت مطلق نداشته باشند می‌توانند به سادگی و با رعایت چند نکته، سفر خوب و خاطره‌انگیزی را تجربه کنند:
- اگر رانندگی می‌کنید صندلی اتومبیل را تا حد ممکن عقب ببرید و پاها را دراز کنید تا راحت‌تر رانندگی کنید. یک بالشک در گودی کمرتان قرار دهید و کمربند را همیشه بسته نگه دارید.
- خستگی، سوء هاضمه و سوزش سردل، گرفتگی عضلات پا، یبوست، تکرر ادرار، تجربه‌های مشترکی است که معمولاً خانم‌های باردار در سفر دارند. خیلی هم نگران نباشید. اما اگر خونریزی، لخته شدن خون زیر پوست، گرفتگی و دردهای شکمی، پاره شدن غشای پوست ساق پا به علت ورم شدید، سردرد و مشکلات بینایی داشتید به پزشک مراجعه کنید.

توصیه‌های پلیس برای رانندگی

اگر قصد دارید گردش را ترتیب دهید که در آن خود رانندگی کرده و به مقصد برسید و در این میان هم از مقصد و جاذبه‌هایش و هم از مسیر و طی طریق آن لذت ببرید. توجه به این بخش از سفر که در آن «خودرو» و «رانند» مطرح است می‌تواند فصلی

مهم در گردشگری محسوب شود تا جاده و مسیر از کابوسی سهمگین به لذتی دلپذیر تبدیل شود.

نحوه‌ی رانندگی در بروز سوانح رانندگی بسیار مؤثر است پس بر رانندگان واجب است که به وظایف خطیر و سنگین خود توجه و اصول و مقررات رانندگی را دقیقاً رعایت کنند. بدیهی است که با افزایش آگاهی عمومی و توجه دقیق به قوانین رانندگی و رعایت اصول ایمنی ۷۵٪ از تخلفات و ضایعات رانندگی کاهش خواهد یافت و بی‌اعتنایی و بی‌توجهی به این نکات، فاصله‌ی بین زندگی و مرگ را کوتاه می‌کند و بدین ترتیب هر سفری اعم از کاری یا تفریحی به بخشی جذاب از قدم گذاشتن در جاده‌ها تبدیل می‌شود.

دانستن برخی نکات بسیار ساده و در عین حال مهم درباره سفر، کاهش قابل توجه حوادث تلخ جاده‌ای را به دنبال خواهد داشت، لذا با توجه به بررسی‌های صورت گرفته درباره حوادث جاده‌ای، برخی از مهم‌ترین توصیه‌ها برای کاهش این حوادث به شرح ذیل فهرست می‌گردد:

- رانندگان باید پس از هر دوساعت رانندگی، مدتی استراحت کرده و از مصرف نوشیدنی‌های کافئین‌دار، قهوه و یا کولا اجتناب کنند. زیرا آنها فقط برای مدتی کوتاه به راننده برای کاهش خستگی کمک می‌کنند.
- رانندگان قبل از سفر باید اتومبیل خود را از نظر نقص فنی بازدید کرده و از شرایط اقلیمی مسیر و مقصد، از طریق رسانه‌ها آگاه شوند و تجهیزات ایمنی لازم، پوشاک و خوراک مناسب همراه داشته باشند.

- توصیه می‌شود بارهای داخل صندوق عقب و روی باربند را کاملاً محکم کرده و از حمل بارهای سنگین و حجیم، خارج از ابعاد اتومبیل و بیش از حد مجاز پرهیز کنند. همچنین از حمل بارهای خطرناک نظیر گاز، بنزین، نفت و سایر مواد سوختی و شیمیایی خودداری کنند.
- به همراه داشتن جعبه کمک‌های اولیه، کپسول آتش‌نشانی، تجهیزات ایمنی ترافیک مانند مثلث احتیاط و چراغ قوه در سفر ضروری است و بهتر است افراد، دفترچه بیمه و داروهای مورد نیاز را نیز به‌همراه داشته باشند.
- از آنجا که مرگ‌های ناشی از ضربه به سر با استفاده از کمربند ایمنی به میزان ۲۵٪ کاهش می‌یابد، در طول سفر، کمربند ایمنی را بسته نگه دارید.
- در صورت مصرف داروهایی که بر هوشیاری و سرعت واکنش شما در رانندگی تأثیر منفی دارند، از رانندگی خودداری کرده و در زمان بروز خستگی و کم‌خوابی، رانندگی نکنید و به محض مشاهده هرگونه تصادف منجر به جرح بلافاصله با اورژانس ۱۱۵ تماس بگیرید.
- رانندگان باید هنگام رانندگی فقط به جاده مقابلشان و روی علایم نصب شده توجه کنند و از انجام کارهایی که باعث حواس‌پرتی راننده می‌شود مانند خواندن نقشه، خوردن و آشامیدن و تنظیم مواردی که در ماشین کنترل می‌شوند، مانند کولر، بخاری، رادیو و یا سایر سیستم‌های صوتی خودداری کنند.
- بهتر است رانندگان در شب، به‌خصوص در جاده‌های تاریک، سرعت خود را کم کنند و در مواقعی که محل عبور بسته است، مواظب باشند و تلاش کنند تا در هنگام رانندگی احساساتی و یا عصبی نشوند.

پیگیری از حوادث حمل و نقل در جوانان

۴۰

- همیشه هنگام رانندگی و بویژه سفر، گواهینامه و کارت مشخصات مالکیت و کارت بیمه و معاینه‌ی فنی را باید همراه داشته باشید.

رانندگی در شرایط ویژه

اهداف آموزشی

پس از مطالعه این فصل فراگیر باید:

- ✓ نحوه رانندگی در شب را توضیح دهد.
- ✓ نحوه رانندگی در باران را توضیح دهد.
- ✓ نحوه رانندگی در مه را توضیح دهد.
- ✓ نحوه رانندگی در جاده‌های کوهستانی را توضیح دهد.
- ✓ نحوه رانندگی در مسیر پوشیده از برف را توضیح دهد.
- ✓ نحوه رانندگی در مسیرهای یخی را توضیح دهد.
- ✓ نحوه رانندگی در روزهای داغ تابستان را توضیح دهد.

رانندگی در شب

برای خیلی از ما رانندگی در شب سخت‌تر از رانندگی در روز است. معمولاً بین نیمه‌شب تا ۶ صبح پُرمخاطره‌ترین زمان از نظر تصادف و بروز حوادث است. رانندگی ایمن در شب نیازمند آمادگی و توجه بیشتر به محیط اطراف است.



واکنش سریع رانندگان با قدرت بینایی آن‌ها رابطه‌ی مستقیم دارد و این در حالی است که در شب قدرت تشخیص رنگ‌ها و وسعت میدان بینایی کاهش می‌یابد. از آنجا که تصادفات منجر به مرگ در شب چند برابر روز است، در رانندگی‌های شبانه به نکته‌های زیر توجه کنید:

- وسیله‌ی نقلیه‌ی خود را بطور منظم چک کنید تا مطمئن شوید از تجهیزات مناسب نوری برخوردار است. چراغ‌های جلو، پشت، راهنما و چراغ پلاک را در صورت شکستگی تعویض کرده و همیشه آن‌ها را پاک و تمیز کنید.
- به یاد داشته باشید که چراغ‌ها به تدریج و در طی زمان نور خود را از دست می‌دهند یا تنظیم آن‌ها به هم می‌خورد. هرچند وقت یک بار چراغ‌ها را تنظیم کنید.
- هنگام برخورد با اتومبیلی که از رو به رو می‌آید، از نور پایین استفاده کنید. اگر ماشین مقابل با نور بالا حرکت می‌کند از سرعت خود بکاهید و به منتهی‌الیه سمت

- راست بروید تا از نور شدید او در امان باشید. چراغ‌های جلویی را به موقع و با هدف به کار ببرید تا موجب کاهش دید سایر رانندگان نشود.
- در شهر نمی‌توانیم از نور بالا استفاده کنیم و در جاده‌های بیرون شهر باید با ماشین جلویی ۱۵۰ متر فاصله داشته باشیم تا بتوانیم نوربالا استفاده کنیم. برای اینکه نوربالای ماشین‌های روبرو چشم را اذیت نکند به هیچ‌وجه نگاه مستقیم به نور چراغ‌های ماشین روبرو نکنید. بلکه خطوط کنار جاده یا وسط جاده را در نظر بگیرید و حرکت کنید.
 - بعضی مواقع ماشین پشت سر نور بالا انداخته که باعث اذیت شدن چشم‌ها می‌شود. باید سعی کنیم با روشن کردن چند ثانیه‌ای فلاشر، راننده را مطلع کنیم.
 - اگر باز هم چراغ‌های خود را نور پایین نکرد کافی است ضامن زیر آینه‌ی وسط را فشار داده یا به سمت خود بکشید. این عمل موجب تغییر زاویه‌ی آینه شده و نور شدید عقب به حالت مات دیده می‌شود. وقتی وضعیت عادی شد ضامن را به حالت اول بر می‌گردانیم.

وقتی که غروب می‌شود یا روشنایی روز، به تاریکی می‌رود، بدترین زمان برای رانندگی است.
در این زمان نور طبیعی بی‌اثر و رفت و آمد هم بیشتر از شب است.

- در تاریکی روشنی غروب هم چراغ‌های جلو را روشن کنید. این کار شاید در دید شما تأثیر نگذارد اما باعث می‌شود که رانندگان دیگر شما را ببینند.

- تمام نکات ایمنی رانندگی در شب را بلافاصله بعد از غروب خورشید اجرا کنید. زیرا در این دقایق چشم شما در حال تطابق با نور موجود است و میزان خطای دید در این زمان به حداکثر می‌رسد.
- مشکلات بینایی چشم سبب بدتر شدن وضعیت رانندگی می‌شود. حتما مراقب سلامتی چشم‌هایتان باشید. اما صرف نظر از سلامت چشم، رانندگی در شب فشار بیشتری به آن وارد می‌کند و موجب خستگی بیشتر می‌شود. پس اگر دچار مشکلات بینایی هستید حتما به چشم پزشک مراجعه کنید و عینک خود را همیشه همراه داشته باشید.
- قبل از این که در شب رانندگی کنید از وضعیت خیابان‌ها و حتی جاده‌ها اطلاع حاصل کنید. به علایم راهنمایی رانندگی از جمله تابلوها، وسایل نقلیه، موتورسیکلت‌ها، دوچرخه‌ها، عابرین پیاده و همچنین حیوانات بیشتر توجه کنید.
- رانندگی با سرعت زیاد در شب، خطر را چند برابر می‌کند. چرا که شما فقط می‌توانید محدوده روشن شده توسط چراغ‌هایتان را ببینید. در سرعت بالا وقتی چیزی جلوی ماشین می‌آید یا در وضعیت‌های خطرناک عکس‌العمل شما کندتر است. پس احتمال وقوع حوادث بیشتر می‌شود.
- فاصله‌ی خود را با خودروه‌های عقبی و جلویی حفظ کنید.
- در مورد سبقت در شب خیلی دقت کنید چرا که ممکن است چیزهایی در خارج از محدوده‌ی دید شما باشند. اگر شک دارید هرگز این کار را انجام ندهید. موقع سبقت گرفتن به شرطی که تابلوی سبقت ممنوع نباشد یا خط ممتد نباشد که بیشتر سر پیچ‌ها این تابلو هست، اگر دو چراغ ماشین روبرو را یک چراغ دیدیم

- می‌توانیم سبقت بگیریم و اقدام به این کار می‌کنیم در غیر این صورت دیگر اقدامی برای سبقت نکنید چون خطرناک است .
- اگر ماشین پشت سر ماشین روبرو در حال سبقت گرفتن باشد و حس کنید نمی‌تواند به موقع خودش را کنار بکشد و امکان برخورد داشته باشید ماشین را کمی سمت راست جاده بکشید.
 - خیلی جاده‌های برون شهری شانه خاکی ندارد پس مواظب باشید ماشین را زیاد سمت راست نکشید و به خط کنار جاده دقت کنید. جایی مطمئن بودید شانه خاکی وجود دارد و البته همسطح جاده بود (چون در شب شاید نتوانید درست تشخیص بدهید) اگر یک طرف ماشین را در خاکی انداختید با همان سرعت ماشین را به جاده هدایت نکنید چون باعث چپ شدن ماشین می‌شود. حتما در همان حال که نصف ماشین در خاکی است سرعت را پایین بیاورید و بعد ماشین را کامل وارد خیابان کنید. راهنما و کنترل پشت سر فراموش نشود.
 - هنگام رانندگی در شب سیگار نکشید. نیکوتین سیگار و منوکسیدکربن حاصل از سوختن آن، بینایی شما را کاهش می‌دهد.
 - اگر خسته و خواب‌آلود هستید هرگز در شب رانندگی نکنید. اگر مجبور به رانندگی هستید، قبل از آن کمی استراحت کنید. چای یا نوشیدنی بنوشید. کمی نرمش سبک انجام دهید و سپس اقدام به رانندگی کنید.
 - با سرعتی بین ۱۵ تا ۲۰ کیلومتر، کمتر از سرعت روز حرکت کنید.
 - به یاد داشته باشید سرعت کم و هوشیاری مداوم، لازمی رانندگی بی‌خطر در شب هستند.

- به خاطر داشته باشید که هنگام بارندگی سطح خیابان و جاده بسیار لغزنده‌تر است
- حال اگر قصد دارید در شب‌های زمستان و هنگام بارندگی رانندگی کنید، باید بیشتر دقت کنید و علاوه بر بستن زنجیر چرخ در هنگام برف و یخ، با سرعت بسیار کمتر از شب‌های معمول رانندگی کنید.
- از مصرف نوشابه‌های الکلی خودداری کنید. الکل نه تنها قابلیت‌های رانندگی شما را کاهش می‌دهد بلکه موجب افسردگی و خمودگی می‌شود.
- در مسیرهای طولانی برای خوردن یک غذای سبک و انجام چند حرکت کششی توقف کنید. اگر بیش از حد خسته هستید توقف کرده و استراحت کنید.
- اگر خودرو شما مشکلی دارد تا حد امکان از جاده کنار کشیده و با روشن کردن چراغ‌های فلاشر، استفاده از مثلث‌های شب نما و یا روشن کردن چراغ داخل اتومبیل رانندگان دیگر را از موقعیت خود مطلع کنید.

رانندگی در باران

یکی از بهترین لحظات رانندگی برای خیلی‌ها، بارش باران است اما رانندگی در برف و باران مهارت بیشتری می‌خواهد. چرا که خیابان‌های خیس یکی از عوامل مهم تصادفات رانندگی محسوب می‌شوند و تنها رعایت نکات ایمنی است که از این لحظات، خاطرات خوب بارانی می‌سازد.



در ابتدای شروع بارندگی به دلیل به وجود آمدن گل و لای ناشی از شستشوی سطح آسفالت و مخلوط شدن گرد و غبار لاستیک‌ها و ریزش از زیر خودروها در سطح جاده موجب کاهش شدید اصطکاک بین محل اتکای لاستیک با سطح آسفالت گردیده و به اصطلاح صابونی می‌شود، که در این حالت کمترین واکنش رانندگان از قبیل چرخش سریع فرمان، اقدام به ترمز یا تعویض دنده و بهم خوردن مرکز ثقل تعادل وجود دارد و وسیله از کنترل راننده خارج و موجب حادثه می‌گردد.

از عوامل مؤثر در بروز حوادث و در هنگام بارندگی یا شرایط خاص آب و هوایی محدود شدن دید راننده می‌باشد و برای جلوگیری از حادثه می‌توان به موارد ذیل اشاره کرد عبارت هستند از:

- هنگام بارندگی دقت بیشتری به خرج دهید. مبدا مناظر زیبا، هوای خوش و بوی نم باران حواستان را از رانندگی پرت کند.
- فاصله زیادی را با ماشین جلویی حفظ کنید.
- از سالم بودن برف پاک‌کن‌های جلو و عقب مطمئن باشید و بسته به شدت باران، سرعت برف پاک‌کن را تنظیم کنید.
- نور اتومبیل کمک زیادی به دید راننده می‌کند، بنابراین برای داشتن دیدی مناسب باید چراغ‌های اتومبیل‌تان را تنظیم کرده و در وضعیت ایده‌آل قرار دهید.

- گرمکن‌های برقی شیشه عقب خودرو کمک زیادی به از بین بردن بخار شیشه می‌کند. بنابراین حتما گرم‌کن اتومبیل خود را آماده کنید.
- منبع آب شیشه‌شوی را به طور مرتب کنترل کنید. در یک جاده گل‌آلود، حتی پس از باران، ماشین‌های جلویی آن را گلی خواهند کرد.
- در همان مسیری که ماشین‌های جلویی تان حرکت می‌کنند، رانندگی کنید.
- هنگام بارندگی، حداکثر سرعت‌های مجاز تعیین‌شده برای معابر مختلف کاهش می‌یابد و شما باید با سرعت کمتری رانندگی کنید. این احتیاط در سرعت، برای وقتی که تازه باران شروع شده هم صادق است.
- اگر هنگام بارش باران مجبور به گرفتن ترمز شدیدی هستید، چندبار بطور پیاپی پا را روی ترمز فشار دهید. با این کار از لیز خوردن ماشین جلوگیری خواهید کرد. البته رانندگان ماشین‌هایی که به ترمز ABS مجهز هستند، خیالشان از این بابت راحت‌تر است زیرا این ترمزها برای لیز نخوردن در چنین شرایطی طراحی شده‌اند.
- از سبقت گرفتن بپرهیزید. چرخاندن فرمان به مقدار زیاد، ضربه‌ای به عقب خودرو می‌زند که موجب سر خوردن آن می‌شود و خودرو در جهت عکس حرکت بر می‌گردد. در عین حال، خودرو را در دنده نگه دارید و از خلاص کردن آن بپرهیزید، زیرا این حالت به کم شدن سرعت کمک می‌کند و حداکثر کنترل را به راننده می‌دهد.
- از برداشتن پای خود از روی گاز به‌طور ناگهانی خودداری کنید و پدال گاز را به طور متعادل نگه دارید تا از سر خوردن خودرو در این وضعیت جلوگیری کنید.

- تایرهای خودرو تنها وسیله تماس خودرو با جاده است و شرایط آنها برای اصطکاک در آب و هوای بارانی بسیار مهم است اگر لاستیک‌ها صاف یا عمق آج آنها کمتر ۲ میلی‌متر است باعث تشدید لغزش خودرو در سطح راه می‌گردد.
- قسمت داخل شیشه‌های خودرو و شیشه درب‌ها باید تمیز و فاقد هرگونه آلاینده‌گی باشد چرا که ممکن است باعث انعکاس نور نامناسب به داخل خودرو گردد. پاک کردن داخل شیشه جلو از اهمیت بسیار زیادی برخوردار است.
- فشار آوردن به پدال‌ها بخصوص پدال ترمز را کم کنید رانندگی در آب و هوای بارانی نیازمند هوشیاری بیش از حد به خصوص در شب است اگر خسته هستید جای مناسب را انتخاب و استراحت کنید.
- پیش از اینکه با مشکل مواجه شوید سرعت را کم کنید و آگاه باشید که در این شرایط تایرها چسبندگی کمتری دارند، برای توقف کردن، فرمان گرفتن، و سرعت گرفتن به یاد داشته باشید حتی خودروهای دو دیفراسیل و ترمزهای ضد قفل نیز نمی‌توانند قوانین فیزیکی را تغییر دهند.
- در زمان سرعت در یک سطح لیز و لغزنده از تغییر ناگهانی دنده سبک به سنگین خودداری کنید.
- در صورت بخار گرفتگی شیشه‌ها از دستگاه تهویه خودرو استفاده کنید و شیشه سمت راننده را کمی پایین آورید. برای افزایش میدان دید می‌توانید از شیشه گرمکن و برف‌پاک‌کن هم استفاده کنید.

هنگام سر خوردن، چگونه خودرو را متوقف کنید؟

بهترین کار، این است که اعتماد به نفس داشته و به خود مسلط باشید. از ترمز کردن بپرهیزید زیرا ضربه زدن به ترمز در روی سطح لغزنده چرخها را قفل می‌کند و باعث لغزش و سرخوردن بیشتر می‌شود. باید در جهتی حرکت کنید که قسمت عقب خودرو سر می‌خورد (فرمان را به همان طرف بچرخانید) و هر زمان خودرو به حالت مستقیم درآمد، در جهت دلخواه خود حرکت کنید. خیلی آهسته روی ترمز فشار دهید تا از سرعت خودرو کاسته شود یا آرام روی گاز فشار دهید تا خودرو به حرکت خود ادامه دهد.

رانندگی در مه

رانندگی در هوای مه‌آلود به دلیل کاهش دید، کمی سخت‌تر از شرایط دیگر است. بنابراین در این شرایط موارد زیر را به خاطر بسپارید:



- در هوای مه‌آلود با استفاده از چراغ مه‌شکن و در صورت مجهز نبودن وسیله نقلیه به این چراغ، با روشن نمودن نور پایین و با احتیاط کامل برانید. در صورت تراکم مه، وسیله نقلیه خود را در جای مناسبی متوقف کرده و تا زمانی که فاصله ایمن از جلو، قابل رؤیت نباشد، حرکت نکنید.

- تا آنجا که امکان دارد از رانندگی در شرایط مه‌آلود خودداری کنید و در صورت داشتن الزام در چنین شرایطی، با حداقل سرعت رانندگی کنید. اگر قصد مسافرت در هوای مه‌آلود را دارید باید زمان بیشتری برای سفرتان در نظر بگیرید. در صورت امکان، وسیله نقلیه خود را به چراغ مه‌شکن مجهز سازید.
- هنگام رانندگی در هوای مه‌آلود با نور پایین حرکت کنید. در صورت وجود مه غلیظ و نداشتن دید کافی، وسیله نقلیه خود را به در سمت راست جاده، هدایت کنید و ضمن توقف کامل، چراغ‌های آن را روشن نگه دارید.
- از خطوط وسط و کنار جاده در ادامه مسیر حرکت خود استفاده نمایید.
- در صورت بخار کردن شیشه جلو از دستگاه تهویه خودرو استفاده کنید و یا شیشه راننده را کمی پایین آورید تا بخار حاصله از بین برود و مانع دید شما نشود.
- هنگام رانندگی در شرایط فوق به چراغ عقب وسیله‌ی نقلیه جلویی اعتماد کامل نداشته باشید.

رانندگی در جاده‌های کوهستانی

رانندگی در مناطق کوهستانی به دلیل کاهش اکسیژن و افزایش ارتفاع هم بر روی خودرو و هم بر روی راننده اثراتی می‌گذارد. بهتر است قبل از رانندگی در مناطق کوهستانی نسبت به آگاهی از وضعیت هوای آن منطقه طی ساعات آینده از اداره هواشناسی اقدام نماییم.



- یادمان نرود که حتما تمام وسایل و تجهیزات خودرو را بازبینی کنیم. بازدید صحیح از لنت‌های ترمز، آزمایش ترمز دستی، مطمئن بودن از سالم بودن جعبه دنده بسیار مهم است.
- در برخورد با شیب‌های تند و پیچ کور و خطرناک بسیار با دقت عمل کنیم. در گذر از پیچ‌ها با سرعتی حرکت کنیم که همیشه بتوانیم خودرو را در نیمه مقابل رؤیت جاده متوقف کنیم. تمام سربالایی‌ها و سرپایینی‌ها را با دنده‌ای طی کنیم که خودرو تمام مسیر را بدون تعویض دنده طی نماید.
- به یاد داشته باشید در هر سربالایی و سرپایینی با همان دنده‌ای که درگیر شده‌ایم مسیر را طی کنیم و هیچ‌گاه اقدام به تعویض دنده نکنیم به ویژه در سراشیبه در عبور از سرازیری‌ها از دنده و ترمز با هم استفاده نماییم.

رانندگی در مسیر پوشیده از برف

در مسیرهایی که از برف پوشیده‌اند و پستی‌ها و بلندی‌های آن به وسیله برف پر شده است هرگز با سرعت بالا حرکت نکنید. تا از شرایط مسیر به خوبی مطلع نشده‌اید و اطمینان به عدم وجود آبگیر و پستی‌ها و بلندی‌ها ندارید آرام و با سرعت مطمئن برانید

و از انجام حرکاتی با ریسک بالا پرهیز کنید. لاستیک یخ شکن یا زنجیر چرخ در چنین مسیلهایی ضروری بوده و حرکت بدون آنها شما را دچار مشکل خواهد کرد.



- هرگاه در مسیری احساس کردید اتومبیلتان به اصطلاح گاز هرز می خورد و به سرعت آن اضافه نمی شود دنده را سبک کرده و سعی کنید در مسیلهای برفی و یخی از سنگین ترین دنده ی ممکن استفاده نمایید. این حالت باعث می گردد بیشترین چسبندگی حاصل شده و کمترین هرزگردی را داشته باشید. هرگز در مسیلهای برفی برای دور زدن فرمان را تا انتها نگه ندارید این کار قدرت عمودی اتومبیلتان را کم کرده و باعث هرزگردی و عدم توانایی در دور زدن خواهد شد. دایره ای بزرگ را برای این کار در نظر بگیرید تا بتوانید با کمک سرعت مناسب و با چرخاندن کم فرمان این کار را انجام دهید.
- ممکن است در مسیری مستقیم به علت لغزندگی به طرفین راه منحرف شده و در شیب طرفین جاده گرفتار گردید. در چنین موقعیتی اگر اطراف مسیر باز باشد، اتومبیل را جابجا کرده و با دنده عقب نسبت به مسیر، زاویه ی ۹۰ درجه را انتخاب نمایید و با شتاب گیری و دنده ی سبک به مسیر بازگردید.
- اگر بخواهید به وسیله ی حرکت جانبی به مسیرتان باز گردید، کاملاً در اشتباه هستید. در این حالت قدرت بین چرخ ها به علت فشار روی دو چرخ جانبی به

درستی تقسیم نمی‌شود و تنها دو چرخ بدون حاصل هرزگردی می‌کنند. اگر کناره‌های مسیر به علت باریک بودن و محدودیت مثلاً وجود درخت و یا مانعی طبیعی، قابل دسترسی نبود باید به وسیله اتومبیل‌های دیگر اقدام به بکسل کردن اتومبیل نمایید.

- استفاده از وینچ (vinch) نیز بسیار مؤثر خواهد بود. اگر در مسیری تنها هستید و چنین شرایطی برایتان پدید آمد، اتصال به درخت یا هر جسم سنگینی که در جهت مقابل جاده قرار دارد (مثلاً اگر به سمت راست منحرف شده‌اید اتصال باید در سمت چپ جاده باشد) و با استفاده از دنده سنگین و سرعتی یکسان و بدون کم یا زیاد کردن دور موتور می‌توانید به راحتی از مهلکه بگریزید.
- در مواقعی که در برف و یخ گیر کردید، باد لاستیک‌ها را کم کنید تا لاستیک کمی بخوابد. در این حالت ماشین بهتر از برف و یخ بیرون می‌آید. داشتن یک موکت یا چند قطعه الوار یا تخته یا فنس‌های پلاستیکی در ماشین، مواقعی که در برف و یخ گیر می‌کنید می‌تواند کارآیی داشته باشد.

رانندگی در مسیرهای یخی

در مسیرهای برفی ممکن است آب شدن تدریجی در طی روز به علت افزایش دما و یا تابش خورشید و یخ زدن آب‌های حاصل از این جریان طبیعی به علت پایین آمدن دما در شب، عبور را از مسیر برفی سخت‌تر کند. برای عبور از مسیرهای یخی دقت شما نسبت به جاده‌های برفی باید دوچندان گردد. تمام اصول و تکنیک‌هایی که بر روی

برف مورد استفاده قرار می‌گیرند در مسیرهای یخی نیز باید با دقت و حوصله‌ای مضاعف انجام پذیرد.

- استفاده از لاستیک‌های یخ‌شکن کمک بزرگی به شما خواهد نمود و باز تکرار این نکته که اتومبیل‌های دو دیفرانسیل به زنجیر چرخ و لاستیک یخ‌شکن نیاز ندارند را باید از ذهنتان دور بریزید.
- ترمز کردن در یخ و برف کاملاً باید به صورت سبک انجام گیرد و راننده باید آنچنان ترمز کند که چرخ‌ها قفل نشوند چون قفل شدن چرخ‌ها نه تنها مسیر توقف را طولانی بلکه فرمان را نیز از کنترل خارج می‌کند. راننده خوب و محتاط معمولاً سه الی چهار برابر مسیری را که در مواقع عادی لازم است برای توقف در برف و یخ پیش‌بینی می‌کند. همچنین باید مقداری از توجه خود را به راننده‌های مقابل و پشت سر معطوف کند زیرا امکان دارد که رانندگان دیگر، رعایت شرایط خاص را نکرده و وی را به مخاطره افکنند.
- اگر در اثر بی‌مبالاتی و اصطکاک کم جاده، در شرایط اقلیمی خاص کنترل خودرو از دست شما خارج شد، سعی کنید خونسردی خود را کاملاً حفظ کرده و بلافاصله پدال گاز را رها کنید و فرمان را در جهت مسیر سرخوردن نگه داشته که کمک بیشتری به چرخ‌های جلو بدهید تا به زمین بچسبد و به هیچ‌وجه ترمز نکنید زیرا اتومبیل بیش از حد از کنترل خارج می‌شود.

رانندگی در روزهای داغ تابستان

گرم، آرامش و خونسردی را در هنگام رانندگی سلب می‌کند؛ به طوری که هوای گرم بالای ۲۷ درجه عکس‌العمل راننده را ۰/۰۳ ثانیه کندتر می‌کند. در چنین شرایطی، راننده رفتاری متفاوت با دیگران خواهد داشت که در نهایت خستگی، بی‌حوصلگی و عدم تمرکز را در پی دارد و حوادث رانندگی در همین صدم ثانیه‌ها رخ می‌دهد. گرما بر قسمت‌های مختلف اتومبیل نیز تأثیرگذار است و بیشترین تأثیر را بر لاستیک‌ها و موتور خودرو می‌گذارد که شرایط مشکلی را برای راننده به وجود خواهد آورد؛ بنابراین اگر مجبور به رانندگی نیستند، اتومبیل را متوقف کرده و پس از کمی استراحت و استفاده از نوشیدنی‌های خنک، در شرایط بهتری رانندگی کنید.



در هنگام رانندگی در روزهای گرم به توصیه‌های زیر دقت کنید:

- در صورت امکان ساعات گرم (ظهرها) رانندگی نکنید. در هنگام توقف، خودرو را در زیر نورآفتاب پارک نکرده و سیستم خنک‌کننده و سرمایشی خودرو را مورد بازدید قرار داده و از سالم بودن آن مطمئن باشید. روغن ترمز خودرو را بازدید کنید تا جوش نیامده باشد (در این صورت خاصیت خود را از دست می‌دهد).

- نوشیدنی‌های خنک بنوشید. آرامش و تمرکز خود را حفظ کنید. سرنشینان و به خصوص بچه‌ها به مدت طولانی در یک اتومبیل پارک‌شده منتظر نباشند. بعد از ۲ ساعت رانندگی، به مدت ۱۰ دقیقه در یک محل مناسب استراحت کنید.
- سیستم تهویه مطبوع خودروها را هم نباید روی درجه خیلی سرد کار کنند، زیرا می‌تواند به بدن سرنشینان فشار وارد کند. به طور کلی اختلاف دمای هوای داخلی و خارجی خودرو نباید بیش از شش درجه سانتیگراد باشد.
- دمای درون خودرو می‌تواند در اثر تابش مستقیم نور خورشید در هر دقیقه یک درجه سانتیگراد افزایش یابد و در مدت زمانی کوتاه به بیش از ۷۰ درجه برسد. در سفرهای طولانی در فواصل زمانی منظم مدتی پدال ترمز را پایین نگه دارید.
- وقتی اتومبیل شما در فضای باز زیر نور خورشید پارک شده، اتاقک آن بسیار داغ است. بررسی‌ها نشان داده است که در اثر گرما، داشبورد، صندلی و سیستم تهویه هوای خودرو از خود گاز سمی و سرطان‌زا ساطع می‌کنند. به همین دلیل توصیه می‌شود وقتی سوار اتومبیلی شدید که در زیر نور آفتاب پارک شده، ابتدا پنجره‌های آن را باز کنید تا هوای درون اتاقک خارج شود و پس از چند دقیقه دستگاه تهویه را روشن کنید و اجازه دهید به مدت ۵ دقیقه با شیشه باز کار کند. در صورتی که شیشه‌ها بسته باشد و کولر را روشن کنید، گرچه پس از چند دقیقه هوای داخل خنک می‌شود اما این گاز در هوای اتاق پراکنده است و به سختی دفع می‌شود.
- از خودروی خود غافل نشوید. شلنگ‌ها، کمربندها، سیستم تهویه، باد چرخ‌ها و روغن آن را کنترل کنید.

- اگر دریچه‌های کولر شما جلوی اتومبیل قرار گرفته و کودکان روی صندلی عقب هستند حتماً به گونه‌ای دریچه را تنظیم کنید که هوای خنک به عقب ماشین هم برسد. اما اگر در عقب ماشین هم برای هر فرد دریچه‌ای تعبیه شده می‌توانید دریچه را به گونه‌ای تنظیم کنید که باد شدید به گردن و صورت کودکان نخورد و سبب گرفتگی عضلات آنها نشود.
- روش‌های معمول کاهش دمای داخل خودرو همیشه هم صحیح نیست. به عنوان مثال، باز کردن پنجره اتومبیل در طول مسافرت روشی مناسب نیست. صدای ناشی از باز بودن پنجره یک عامل استرس اضافی است. علاوه بر این فشار باد ناشی از باز بودن پنجره، سبب خشک شدن گردن یا التهاب چشم می‌شود.
- یکی از اقدامات مؤثر برای کاهش دمای داخل خودرو پیش از شروع رانندگی، بازکردن درها است که به این طریق هوا در داخل خودرو به جریان می‌افتد.
- به توصیه محققان نباید اجازه داد تا هوای داخل خودرو بسیار سرد شود زیرا اختلاف دمای بین درون و بیرون خودرو زیاد می‌شود و به هنگام خروج سرنشینان از اتومبیل سبب بروز مشکلات جسمانی و بهداشتی می‌شود.

به توصیه محققان استفاده از سیستم خنک‌کننده داخل اتومبیل همراه با باز گذاشتن اندک شیشه عقب اتومبیل روشی مناسب است.

مراقبت پس از تصادف

اهداف آموزشی

پس از مطالعه این فصل فراگیر باید:

- ✓ اقداماتی که در هنگام مواجهه با تصادف باید انجام دهد را توضیح دهد.
- ✓ نحوه آماده سازی برای بازگشت به جاده پس از تصادف را توضیح دهد.
- ✓ نحوه جلوگیری از خونریزی مصدوم را توضیح دهد.
- ✓ اقدامات لازم به هنگام تصادف منجر به آتشسوزی خودرو را توضیح دهد.
- ✓ نحوه درآوردن کلاه ایمنی از سر موتورسوار مصدوم را توضیح دهد.

اقداماتی که باید در هنگام مواجهه با تصادف انجام دهید.

۱. تقاضای کمک کنید

معمولا افراد هنگام مشاهده تصادفات رانندگی سریعاً با پلیس ۱۱۰ تماس می‌گیرند ولی توجه کنید که ابتدا باید با اورژانس تماس گرفت (تلفن اورژانس: ۱۱۵).



در هنگام تماس با اورژانس همه موارد از قبیل آدرس دقیق، نوع حادثه، تعداد مصدومین، جنسیت، سن افراد مصدوم و وضعیت عمومی مصدوم را اطلاع دهید.

۲. باعث بروز تصادف دیگری نشوید

در این مواقع کارهایی که انجام می‌دهید علاوه بر حفظ جان مصدومین باید سلامت شما را نیز تأمین کند پس:

الف) قبل از مداخله اتومبیل خود را در محل مطمئنی متوقف نموده و چراغ‌های اعلام خطر (فلاشرها) را روشن کنید.

ب) دقت کنید که لباسی بر تن داشته باشید که رانندگان را متوجه شما کند (لباس شبرنگ بهتر است) در غیر این صورت ممکن است شما نیز دچار سانحه شوید و اگر لباس شما رنگ مناسبی ندارد لباس سفید زیر را در آورده بر روی لباس بالایی بپوشید.

ج) علامت خطر را بر روی جاده بگذارید و از کسی که لباس او نیز برای رانندگان به راحتی قابل رؤیت است بخواهید در فاصله مناسب از محل حادثه رانندگان را از وقوع حادثه مطلع کند.

۳. وضعیت را بررسی کنید

در هنگام حضور در محل حادثه وضعیت را بررسی کنید چرا که بسته به شرایط ممکن است اولین اقدام متفاوت باشد. به فرد حادثه دیده آتل گردن (یا حایل گردن) ببندید و اگر آتش‌سوزی وجود ندارد او را تکان ندهید.

۴. مراقبت از مصدوم Recovery Position را انجام دهید

در صورتی که مصدوم علائم حیاتی دارد و ممکن است بی‌هوش باشد، بهترین و ساده‌ترین حالت نگهداری از مصدوم Recovery Position است. در این حالت باید مصدوم را به شکل زیر قرار داد به طوری که سمت راست او بالا باشد.

۱. در سمت چپ مصدوم بنشینید.



۲. دست چپ مصدوم را به آرامی به زیر او هل دهید و هنگام این کار بدن او را

بلند نکنید.

۳. دست راست مصدوم را خم کرده و کف دست او را زیر گوش چپ او قرار دهید این کار مانع حرکت‌های ناخواسته گردن می‌شود .
۴. پای راست مصدوم را خم کرده و در جلوی پای چپ قرار دهید. اگر استخوان لگن شکسته باشد باید در همین حالت پاهای او را به هم ببندید. اگر وسیله‌ای برای این کار ندارید با بند کفش این کار را انجام دهید.
۵. با دست راست از کتف و با دست دیگر از پشت او را گرفته و کمی او را به طرف خود بچرخانید ولی دقت کنید که وزن خود را روی مصدوم نیندازید و پاهای شما در تماس با مصدوم باشند.
۶. سر مصدوم را با ملایمت به عقب هل دهید تا بتواند راحت نفس بکشد .
۷. با ملایمت دست چپ مصدوم را از زیر او بکشید .
۸. تا آمدن آمبولانس یا گروه امداد نبض و تنفس او را کنترل کنید.

نکته ۱) خواباندن صاف مصدوم می‌تواند خطرناک باشد زیرا ممکن است نتواند نفس بکشد.

نکته ۲) اگر احتمال می‌دهید مصدوم شکستگی‌های حساسی مانند شکستگی گردن یا کمر دارد او را تکان ندهید و او را به حالت Recovery Position ن خوابانید.

اگر مصدوم بی‌هوش نیست از او بخواهید انگشتان دست و پای خود را تکان دهد و اگر بی‌هوش است به آرامی و ملایمت گردن او را لمس کنید بدین طریق می‌توان فهمید مصدوم دچار شکستگی گردن و یا مهره‌ها شده است یا نه.

در اکثر تصادفات افراد دچار مصدومیت گردن و مهره‌ها می‌شوند در این موارد باید بسیار با دقت عمل کرد. بدون توجه به نوع تصادف و میزان مصدومیت حتماً به گردن مصدوم آتل ببندید و اگر چنین وسیله‌ای ندارید و دوره کمک‌های اولیه را نگذرانده‌اید و نسبت به کمک‌های اولیه بی‌اطلاع هستید عاقلانه‌ترین کار این است که مصدوم را تکان ندهید و تا رسیدن آمبولانس اجازه ندهید کسی مصدوم را تکان دهد.

تنها بستن آتل و ممانعت از حمل مصدوم توسط افراد ناآگاه احتمال زنده ماندن مصدوم را به میزان ۸۰٪ افزایش می‌دهد.

توجه) تنها در صورتی فرد زخمی را از اتومبیل خارج کنید که خطر آتش‌سوزی وجود دارد.

آماده سازی برای بازگشت به جاده پس از تصادف

- پس از روی دادن تصادف برای آماده کردن ذهن و بدن‌تان برای بازگشت به جاده به این نکات توجه کنید:
۱. مراقب صدمات جسمی‌تان باشید. در مورد دردهای باقیمانده پس از حادثه به پزشکتان مراجعه کنید.
 ۲. در حدی که جراحات شما امکان می‌دهد، سعی کنید مقداری ورزش انجام دهید.
 ۳. با پزشکتان در مورد محدودیت‌های ورزش در این وضعیت مشورت کنید.

۴. در مورد تجربه‌تان با دوستان و خانواده‌تان صحبت کنید. این کار به شما کمک می‌کند تا بهتر با اضطراب پس از تصادف کنار بیایید.
۵. کارهای معمول و فعالیت‌های روزمره قبلی‌تان را از سر بگیرید.
۶. به خودتان بیاموزید که در رانندگی محتاط‌تر باشید. همیشه کمربند ایمنی ببندید، و قوانین رانندگی را رعایت کنید.

جلوگیری از خونریزی مصدوم



درصد بسیار کمی از قربانیان تصادفات در محل حادثه جان خود را از دست می‌دهند و متأسفانه در حدود ۸۰٪ این قربانیان به علت ناآگاهی کمک‌کنندگان و خارج کردن ناصحیح مصدوم از خودرو و حمل ناصحیح مصدوم به بیمارستان جان خود را از دست می‌دهند.

اگر اطلاعی از نحوه کمک‌های اولیه ندارید مطمئن باشید بهترین خدمت و کمک به مصدوم این است که اجازه ندهید افراد ناآگاه به مصدوم دست بزنند و منتظر آمبولانس و افراد متخصص مانند بهترین کمک برای مصدوم است.

متوقف کردن خونریزی

ممکن است فردی در اثر بریدگی و ضربه تصادف دچار خونریزی شود. اصلی‌ترین کار برای جلوگیری از خونریزی فشار دادن موضع خونریزی است. فشار دادن محل خونریزی با یک گاز استریل معمولاً جلوی خونریزی را می‌گیرد و یا حداقل تا زمان رسیدن امداد مانع خونریزی شدید می‌شود. با قرار دادن پارچه تمیز و فشار دست بر روی محل خونریزی از ادامه خونریزی جلوگیری کنید. در صورت قطع نشدن خونریزی، عضو را بالا آورید تا خونریزی کمتر شود.

محل خونریزی را بالاتر از سطح قلب نگه دارید و با یک بسته پنبه پیچیده شده در گاز فشار دهید و با یک بانداژ الاستیک بپوشانید. این کار باعث جلوگیری از لخته و خشک شدن خون و امکان گردش خون می‌شود.

اگر پنبه و گاز در دست نداشتید برای خونریزی‌های اعضای پایینی بدن و بخصوص پاها توسط تی‌شرت و یا زیرپیراهن این کار را انجام دهید. لباس را به صورت تویی جمع کرده و ساق‌های آنرا به هم گره زده و با آن محل خونریزی را فشار دهید.

اگر عضوی از بدن قطع شده باشد بین ۴ الی ۶ ساعت فرصت دارید تا مصدوم را با عضو قطع شده به یک بیمارستان مجهز رساند. عضو قطع شده و محل قطع عوض را با بتادین و یا سرم بشویید و سپس آنرا داخل یک کیسه استریل قرار داده و این کیسه را داخل کیسه پر از یخ بگذارید و از یاد نبرید که وسط کیسه استریل و یخ‌ها یک گاز بگذارید. ظرف خالی سرم را می‌توانید به عنوان کیسه استریل برای قرار دادن عضو قطع شده استفاده کنید.

عضو قطع شده را مستقیم داخل یخ قرار ندهید چون اینکار باعث صدمه دیدن عضو می‌شود علت قرار دادن گاز بین دو کیسه نیز همین امر است. در موارد خونریزی و قطع عضو اولین عمل تمیز نمودن محل خونریزی و سپس اعمال دیگر است

اقدامات لازم به هنگام تصادف منجر به آتش‌سوزی خودرو



همیشه در اتومبیل خود یک کپسول آتش‌نشانی داشته باشید. این کپسول علاوه بر اینکه ممکن است مورد استفاده خودتان قرار بگیرد، در هنگام مواجهه با یک خودروی آتش‌گرفته نیز می‌توانید وارد عمل شده و کمک کنید.

در انتخاب نوع کپسول باید دقت کرد در ضمن کپسول‌های ۱ کیلوگرمی که اغلب مورد استفاده هستند به دلیل این که کوچک بوده و سریع تمام می‌شوند توصیه نمی‌شوند و کپسول‌های ۳ لیتری بهترین انتخاب هستند. معمولاً آتش‌سوزی از قسمت موتور شروع می‌شود پس به هیچ‌وجه برای خاموش کردن موتور کاپوت را بالا نزنید چون اینکار باعث رسیدن هوا به آتش و تشدید آتش‌سوزی می‌شود.

- در صورت نشت بنزین افراد را از خودرو دور کنید و در اطراف خودرو سیگار یا آتش روشن نکنید.

- در صورت امکان سر باتری‌های خودرو را از باتری جدا کنید.

- در صورت آغشته شدن عضوی از بدن به بنزین سریع نسبت به شستن عضو اقدام کنید.
 - در صورت آغشته شدن البسه (پیراهن یا شلوار) به بنزین، روغن و آب باطری خودرو، حتما آنها را از تن خارج نمایید.
 - در صورت نداشتن خاموش‌کننده از خاک یا ماسه موجود در محل جهت خاموش کردن آتش استفاده کنید.
- اولین کار در هنگام آتش‌سوزی خارج کردن سرنشین‌ها از خودرو به شکلی صحیح و بدون صدمه زدن به آنها است. اگر چند نفر برای کمک اقدام کرده‌اند سریع تقسیم کار نموده و در حالی که فردی مشغول خاموش کردن آتش است افراد دیگر به سرنشین‌ها رسیدگی کنند. در اکثر تصادفات افراد دچار مصدومیت گردن و مهره‌ها می‌شوند در این موارد باید بسیار با دقت عمل کرد. بدون توجه به نوع تصادف و میزان مصدومیت حتما به گردن مصدوم آتل ببندید و اگر چنین وسیله‌ای ندارید و دوره کمک‌های اولیه را نگذرانده‌اید و نسبت به کمک‌های اولیه بی‌اطلاع هستید عاقلانه‌ترین کار این است که مصدوم را تکان ندهید و تا رسیدن آمبولانس اجازه ندهید کسی مصدوم را تکان دهد.

تنها بستن آتل و ممانعت از حمل مصدوم توسط افراد ناآگاه احتمال زنده ماندن مصدوم را به میزان ۸۰٪ افزایش می‌دهد.

نحوه درآوردن کلاه ایمنی از سر موتورسوار مصدوم



موتورسوار بی‌احتیاطی ناگهان جلوی ماشین می‌پیچد و از روی موتور پرت می‌شود. خوشبختانه کلاه ایمنی بر سر دارد، اما آیا می‌دانید نباید با عجله اقدام به درآوردن کلاه او کنید؟ اگر آسیبی به گردن وارد شده باشد، شما با یک حرکت نابه‌جا احتمال قطع نخاع و حتی مرگ را برای او رقم خواهید زد. بنابراین باید با رعایت احتیاط کامل و کمک از دیگری طبق تصاویر مرحله به مرحله این کار را انجام دهید. ابتدا دست‌های خود را دوطرف کلاه قرار داده و با قرار دادن انگشتان روی فک مصدوم سر او را ثابت نگه دارید. حالا نفر دیگر باید تسمه یا بند کلاه را باز کند. سپس او باید سر مصدوم را در قسمت قاعده جمجمه و گردن ثابت نگه دارد و چانه را با دست دیگری نگه دارد. کلاه را به عقب بکشید تا چانه و بینی مصدوم از زیر آن خارج شود. حالا کلاه را به سمت جلو بکشید تا قاعده جمجمه هم از زیر آن خارج شود. کلاه را کامل درآورید و بدون تکان دادن سر و گردن مصدوم با قرار دادن ملحفه، تخته یا هر آنچه در دست دارید گردن را ثابت نگه دارید. به تنفس بیمار و نبض او دقت کنید تا آمبولانس برسد.



عبور ایمن از خیابان

اهداف آموزشی

پس از مطالعه این فصل فراگیر باید:

- ✓ اهمیت حوادث ترافیکی را با توجه به آمار و وضعیت موجود به درستی بیان نماید.
- ✓ اقشار آسیب‌پذیر و در معرض آسیب‌های ترافیکی را به درستی نام ببرد.
- ✓ دلایل عمده بروز حوادث ترافیکی در عابرین پیاده را با ذکر مثال به درستی ابراز نماید.
- ✓ نقش خود مراقبتی را در پیشگیری از وقوع حوادث و آسیب‌های ترافیکی در عابرین پیاده را به درستی توضیح دهد.
- ✓ عوامل مؤثر بر رفتار عابرین پیاده در محیط‌های ترافیکی را با ذکر حداقل یک مثال به درستی نام ببرد.
- ✓ نقش نگرش بر رفتار عابرین در محیط‌های ترافیکی را از دیدگاه خود و به درستی توضیح دهد.
- ✓ نقش فشارهای همسالان و اطرافیان در اتخاذ رفتارهای نا ایمن در عابرین پیاده را به درستی توضیح دهد.
- ✓ مفهوم کنترل رفتاری درک شده در زمینه اتخاذ رفتارهای ایمن در محیط‌های ترافیکی را با ذکر یک مثال کاربردی به درستی تفسیر نماید.
- ✓ استراتژی‌های مؤثر در بهبود کنترل رفتاری درک شده مرتبط با عبور ایمن از خیابان را در قالب یک مثال به درستی توضیح دهد.
- ✓ استراتژی‌های مؤثر در خصوص بهبود قصد عبور ایمن از خیابان را با ذکر یک مثال کاربردی را نام برده و توضیح دهد.
- ✓ شش مورد از قواعد عبور و مرور صحیح از خیابان را به درستی نام ببرد.

مقدمه

امروزه به دلیل ازدحام محیط‌های ترافیکی، عابرین پیاده اغلب با عجله و شتاب از خیابان عبور می‌کنند و بیشتر قوانین ترافیکی را نقض می‌کنند. رفتارهای عابرین پیاده به صورت نقض چراغ قرمز، عدم استفاده از پل عابر پیاده و زیر گذر، عبور از مکان‌های بدون خط‌کشی، دویدن در خیابان، پیاده‌روی در محدوده خیابان و نه پیاده‌رو، استفاده از تلفن همراه حین عبور، گوش دادن به موسیقی و گذاشتن هدفون، عبور به صورت مورب و از بین خودروهای در حال حرکت و همچنین عبور از بین خودروهای پارک شده در کنار خیابان همواره جان عابرین را تهدید می‌نماید.

شناخت عوامل مؤثر بر رفتارهای عابرین یکی از مهم‌ترین اقدامات در زمینه پیشگیری از بروز آسیب و کاهش تلفات می‌باشد. در این کتابچه به نقش عوامل مؤثر در بروز رفتارهای نایمن در عابرین پیاده و معرفی مهم‌ترین استراتژی‌های آموزشی در این زمینه پرداخته شده است. انتظار می‌رود مباحث مطروحه بتواند به عنوان اهم فعالیت‌های آموزشی در رابطه با اصلاح و بهبود رفتارهای عابرین پیاده بکارگیری شود.

اهمیت حوادث ترافیکی

صدمات کشنده یا غیرکشنده وارده بر اثر تصادفات ترافیکی در جاده اهمیت حوادث ترافیکی را نشان می‌دهد.

تصادف یا برخورد به عنوان وقوع یک برخورد که ممکن است منجر به آسیب بشود یا خیر، در جاده‌های عمومی اتفاق می‌افتد و شامل حداقل یک وسیله نقلیه در حال حرکت تعریف شده است.

هر سال، در اثر تصادف بیش از ۲۰ میلیون نفر مجروح یا معلول می‌شوند و ۱/۱۷ میلیون نفر در اثر تصادفات جاده‌ای کشته می‌شوند. این امر نشان می‌دهد که به‌طور متوسط ۳۲۴۲ نفر در هر روز در سراسر جهان می‌میرند. علاوه بر این بین ۲۰ تا ۵۰ میلیون نفر هر سال در سراسر جهان مجروح و یا معلول می‌شوند^(۱).

همان‌طوری که می‌دانیم در ایران، حوادث ترافیکی بالاترین بار بیماری‌ها را به خود اختصاص و دومین علت مرگ بعد از بیماری‌های قلبی عروقی و اولین علت مرگ در گروه سنی زیر ۴۰ سال به شمار می‌آید، که عامل ۱۴/۹٪ کل مرگ‌ها بوده و مرگ ناشی از حوادث ۵۸ به ازای هر ۱۰۰ هزار نفر و بیشتر در جنس مذکر شایع است^(۲).

کشور ایران به دلیل رشد قابل توجه وسایل نقلیه موتوری و افزایش حجم ترافیک جاده‌ها و عدم رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی، سالانه تلفات جانی و مالی فراوانی را به دلیل حوادث جاده‌ای متحمل می‌شود. بیشترین افراد آسیب‌پذیر در حوادث جاده‌ای را به ترتیب عابرین پیاده، دوچرخه‌سواران و موتورسواران تشکیل می‌دهند.



¹ World Health Organization. Global status report on road safety: time for action. Geneva . 2009 [online]. Available from: (www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009).

² Akbari M, Naghavi M, Soori H. Epidemiology of Deaths from injuries in the Islamic Republic of Iran. Eastern Meditr Health J. 2006;12(3/4):50-8.

تصادفات در عابرین پیاده بالغ اغلب به دلیل عدم آگاهی اتفاق نمی‌افتند بلکه به علت بی‌دقتی، حواس‌پرتی (بی‌فکری) و اعتماد بنفس بیش از حد و انجام رفتارهای نایمن حادث می‌شوند. تصادفات را با مسایل متعددی مرتبط می‌دانند که هر کدام باید به طور جداگانه‌ای به آنها پرداخته شود. انسان، وسیله نقلیه و فاکتورهای محیطی در وقوع تصادف نقش مهمی را ایفا می‌کنند. خطا و اشتباهات انسانی ۶۴ تا ۹۵٪ علل بروز تصادف در کشورهای در حال توسعه از قبیل ایران را به خود اختصاص می‌دهند که متأسفانه بار مالی قابل توجهی را به خانواده و دولت تحمیل می‌نماید. تعداد زیادی از خانواده‌ها در اثر وقوع تصادف و به علت هزینه‌های طولانی مدت پزشکی، به زیر خط فقر می‌روند. همچنین افراد صدمه دیده، خانواده و دوستان او از اثرات نامطلوب جسمانی، روانی و اجتماعی رنج خواهند برد.

چه کسانی بیشتر تحت تأثیر حوادث ترافیکی قرار می‌گیرند؟

- بیش از نیمی از آمار کشته‌های ناشی از حوادث ترافیکی در گروه سنی ۱۵-۴۴ سال اتفاق می‌افتد.
- ۷۳٪ از کل کشته‌های حوادث ترافیکی در جهان به جنس مذکر اختصاص دارد.
- گروه‌های آسیب‌پذیر در جاده‌ها به ترتیب عابرین پیاده، موتورسواران و دوچرخه سواران می‌باشند و سهم بسیار بیشتری از حوادث و تصادف را در کشورهای در حال توسعه و فقیر در مقایسه با کشورهای توسعه یافته را به خود اختصاص می‌دهند. یعنی جایی که بیش از ۸۰٪ جمعیت جهان را به خود اختصاص داده و تنها مالک ۵۲٪ خودروهای جهان است. میزان مرگ در کشورهای با درآمد کم و

متوسط در اثر حوادث ترافیکی ۳۸/۴ به ازای هر ۱۰۰۰۰۰ نفر و در کشورهای با درآمد بالا ۸/۷ به ازای هر ۱۰۰۰۰۰ نفر می باشد^۱.

مرگ روزانه ۱۳ عابر پیاده

آمارها از مرگ روزانه ۱۳ عابر پیاده در کشورمان خبر می دهد. فقط در ۶ ماهه اول سال ۱۳۹۲، ۲۳۷۵ عابر پیاده - که ۱۷۴۱ نفر از آنها مرد و ۶۳۴ نفر زن بودند - در حوادث رانندگی کشته شدند.

بیشترین علت مرگ عابران پیاده ضربه به سر با ۱۵/۱٪، شکستگی های متعدد با ۲۴٪ و پس از آن خونریزی با ۱۰/۵٪ گزارش شده است^۲.



¹ World Health Organization. International statistical classification of diseases and related health problems[online].available from:

<http://apps.who.int/classifications/icd10/browse/2010/en>. 2009.

² Iranian legal medicine organization [online]Available from:

<http://lmo.ir/index.aspx?siteid=1&pageid=2316&newsview=15232> [accessed 17rd november 2013].

۱۳۹۶ نفر از تلفات عابران پیاده یعنی ۵۸/۸٪ آنها در مسیرهای درون‌شهری جان خود را از دست داده‌اند که این موضوع رعایت قوانین مربوط به عابران پیاده از جمله توجه به چراغ راهنما، عبور از خط‌کشی عابر پیاده و پل‌های عابر را دوچندان می‌کند. جاده‌های برون‌شهری پس از خیابان‌های داخل شهر جان ۷۸۶ نفر عابران، معادل ۳۳/۱٪ از آنها را گرفته است.

اما واقعیت تلخ دیگری نیز وجود دارد، این که با وجود کاهش ۳٪ تصادفات فوتی، ۱۴٪ تصادفات جرحی و ۵۳٪ تصادفات خسارتی که از پابندی بیشتر رانندگان به قانون حکایت دارد، افزایش ۷٪ فوت عابران پیاده در تصادفات ۳ ماهه اول سال گذشته نشان می‌دهد متأسفانه عابران پیاده و موتورسواران هنوز آنچنان که باید خود را ملزم به رعایت قوانین نمی‌دانند.

گزارش‌ها از صحنه تصادفات عابران پیاده با خودروها در اغلب موارد نشان می‌دهد که به فاصله کمی از محل وقوع حادثه، پل هوایی یا گذرگاه خط‌کشی ویژه تردد عابر پیاده وجود داشته اما به دلیل سهل‌انگاری، تنبلی، عجله و بهانه‌های دیگر، فاجعه جبرانناپذیری رقم خورده که به بهای مرگ انسانی تمام شده است.



مهم‌ترین عامل بروز حوادث و مرگ و میر عابرین پیاده به دلیل بی‌توجهی به پل‌های عابر پیاده، عدم استفاده از محل‌های خط‌کشی برای عبور و مرور و اهمیت ندادن به چراغ قرمز است که باید این مهم را جدی گرفت.

عبور ایمن از خیابان: نقش خودمراقبتی عابرین پیاده

امروزه به خوبی مشخص شده است که صدمه دیدن عابرین بیشتر زمانی رخ می‌دهد که در حال عبور از یک خیابان هستند و مطالعات نشان داده‌اند که استفاده از تسهیلات عبور و مرور مانند پل عابر پیاده یا محل‌های خط‌کشی شده نقش به‌سزایی در کاهش این صدمات را ایفا می‌نمایند بطوری که حدود ۴۰٪ از صدمات و آسیب‌های واردشده به عابرین پیاده در زمانیکه از این تسهیلات استفاده نمی‌نمایند و وارد محدوده خیابان می‌شوند رخ می‌دهد و کمتر از ۱۰٪ از این آسیب‌ها در محل‌های عبور تعیین شده و یا ۵۰ متر دورتر از آن اتفاق می‌افتد.

هم اکنون بر این امر تأکید می‌شود که عبور از تقاطع‌ها و مکان‌های دارای علائم و نشانه‌های عبور و مرور مانند چراغ عابر پیاده، خط‌کشی محل عبور دارای خطر کمتری نسبت به مکان‌های فاقد این‌گونه تسهیلات می‌باشد. زیرا نبود این تسهیلات باعث دشواری تشخیص و پیش‌بینی حرکت وسایل نقلیه و انجام عبور ایمن می‌گردد.



عوامل مؤثر بر رفتار عابرین پیاده

تحقیقات زیادی بر روی عواملی که رفتار عبور و مرور عابرین پیاده از خیابان را تحت تأثیر قرار دهد انجام شده است، برخی این عوامل را به دو دسته عوامل محیط فیزیکی (مانند پهنای خیابان، نوع خیابان، خیابان با چراغ و بدون چراغ عبور و مرور)، و دسته عوامل فردی مربوط به عابر پیاده (به عنوان مثال ویژگی‌های جمعیت‌شناختی، دانش، آگاهی، نگرش، قصد و باورهای اجتماعی) تقسیم‌بندی می‌نمایند. ما در اینجا می‌خواهیم نقش عوامل و فاکتورهای فردی در اتخاذ رفتارهای نایمن در عابرین پیاده را بررسی کنیم.

تأثیر عوامل و ویژگی‌های فردی بر رفتار عابرین پیاده

رفتارهای عبور از خیابان در عابران پیاده مرتبط با ویژگی‌های فردی مثل سن و جنس می‌باشد. به عنوان مثال زنان در محیط‌های خط‌کشی شده و دارای چراغ قرمز بیشتر منتظر عبور می‌مانند و این زمان در عابرین پیاده مسن نیز بیشتر می‌باشد. مطالعات متعددی در کشورهای مختلف جهان در خصوص تأثیر جنسیت و سن در رفتارهای عابرین پیاده انجام شده است. عابرین پیاده مذکر بسیار بیشتر از عابرین مؤنث تمایل به

عدم رعایت قوانین عبور مرور دارند و بیشتر از مکان‌های خطرناک خیابان عبور می‌کنند. ویژگی‌ها و خصوصیات شخصیتی نیز با رفتارهای عبور و مرور از عرض خیابان مرتبط می‌باشد. لذا این موضوع حاکی از آن است که سن و جنس از عوامل مهم در عبور از خیابان‌های با و بدون خط‌کشی می‌باشند.

عابرین پیاده باید به قضاوت در مورد یافتن یک فرصت مناسب برای عبور از خیابان بپردازند. مطالعه این فرایند به نظریه شکاف و فاصله قابل قبول^۱ معروف است. این نظریه بیان می‌دارد که عابرین پیاده باید ابتدا برای تعیین اینکه آیا شکاف بین دو خودرو به اندازه کافی برای عبور بزرگ است نگاه کند. اگر فاصله قابل قبول است پس شخص می‌تواند تصمیم به عبور از تقاطع بگیرد، در غیر این صورت باید برای فرصت‌های بهتر صبر نماید. در بسیاری از موارد دیده شده است که عابرین آنالیز درستی از سرعت ترافیک نداشته‌اند و متأسفانه عبور آن‌ها همراه با تصادف و صدمات جسمانی شده است.

در محیط‌های ترافیکی شلوغ و پر تردد، یک عابر پیاده در حال انتظار در تقاطع با چراغ قرمز، در اکثر موارد منتظر ایجاد فاصله قابل قبول بین اتومبیل‌های در حال عبور از تقاطع می‌باشند و نه برای سبز شدن چراغ. در چنین موقعیت‌هایی بسیاری از عابرین پیاده هیچ‌گونه توجهی نسبت به علایم ترافیکی ندارند و فقط می‌خواهند به هر نحوی که شده از خیابان عبور کنند بدون اینکه به پیامد رفتار نایمن خود توجه کنند. متأسفانه هنگامی که زمان انتظار در محل‌های دارای چراغ قرمز افزایش می‌یابد، احتمال نقض قوانین ترافیکی توسط عابرین پیاده افزایش می‌یابد.

^۱ Gap Acceptance Theory



بنابراین می‌توان گفت توانایی عبور ایمن از جاده‌ها یک مهارت ادراکی - حرکتی است که در آن عابر پیاده باید ارزیابی نماید که آیا فاصله ایجاد شده در جریان ترافیک یک گذرگاه ایمن برای عبور است یا خیر؟ این تصمیم مستلزم درک صحیح از فاصله ایجاد شده و تخمین زمان رسیدن اتومبیل بعدی می‌باشد و اینکه فاصله برای یک عبور سریع مناسب است یا یک عبور آهسته؟

دویدن در هنگام عبور از تقاطع یکی دیگر از رفتارهای خطرناک عابرین پیاده می‌باشد. همچنین حرکت کردن خیلی آرام و استفاده از تلفن همراه همراه ایمنی عابرین پیاده را تحت تأثیر قرار می‌دهد.



رفتار ایمن ترافیکی و فاکتورهای فردی و اجتماعی مؤثر بر آن

فاکتورهای شناختی و اجتماعی تأثیر فراوانی بر رفتارهای بشر در محیط‌های مختلف دارند. عوامل فردی و فاکتورهای شناختی از قبیل نگرش، نقش مهمی در ارزیابی‌های افراد از رفتارهای ایمن و نتایج آنها بر عهده دارند. خوشایند بودن، مطلوب بودن و با ارزش بودن اتخاذ رفتارهای ایمن برای عابرین پیاده تحت تأثیر نگرش آنان می‌باشد. از سوی دیگر رفتار نمودن براساس خواسته‌های دیگران و تحت تأثیر فشارهای آنان نیز نقش مهمی در بروز رفتارهای ایمن و نایمن در محیط‌های ترافیکی دارد. بسیاری از انسان‌ها در محیط‌های اجتماعی سعی در تبعیت از خواسته‌های اطرافیان و برآورده ساختن انتظارات دیگران مهم در زندگی خود می‌نمایند. لذا بسیاری از رفتارهای نایمن در محیط‌های ترافیکی را تحت تأثیر فشارهای دیگران انجام می‌دهند. در این زمینه لازم است تدابیری در جهت اصلاح هنجارهای ذهنی و فشارهای اطرافیان به منظور ترویج رفتار ایمن از سوی عابرین پیاده به کار گرفته شود. علاوه بر فاکتورهایی که اشاره گردید، ارزیابی فرد از کنترل وی بر انجام رفتارهای ایمن در شرایط مختلف ترافیکی نیز در بروز رفتار مثبت و تبعیت از قواعد عبور و مرور نیز بسیار حایز اهمیت می‌باشد. افرادی که رفتار ایمن را تحت تأثیر فاکتورهای دورنی می‌دانند و نقش فاکتورهای منفی بیرونی در انجام این رفتارها را ناچیز به حساب می‌آورند، کنترل بیشتری بر رفتار خود دارند و از قصد بیشتری برای انجام عبور ایمن از خیابان برخوردار هستند. در این فصل به نقش این عوامل بر قصد و رفتار عابرین در محیط‌های ترافیکی پرداخته می‌شود.

نقش نگرش بر رفتار عابرین پیاده

در کنار عوامل برون‌فردی و اجتماعی، عوامل درون‌فردی بر رفتار انسان تأثیر فراوانی می‌گذارند. برخی از مطالعات انجام شده در زمینه ایمنی عابرین پیاده بر تأثیر نگرش بر ایمنی افراد در محیط‌های ترافیکی تأکید دارند. نگرش یکی از پیش‌بینی‌کننده‌های قوی رفتار انسانی می‌باشد. به نحوی که عنوان شده است نگرش‌ها به طور غیرمستقیم در بروز تصادفات رانندگی دخالت دارد و این دخالت به لحاظ تأثیر آن بر ادراک خطر و رفتار پرخطر در فرد اتفاق می‌افتد. نگرش به ارزیابی ما از درجه خوشایندی و ناخوشایندی و همچنین مطلوبیت و نامطلوبیت رفتار ترافیکی بر می‌گردد. لذا هنگامی که یک عابر پیاده ارزیابی مثبتی از پیامدهای عبور ایمن داشته باشد و آن را رفتاری کاملاً مطلوب و مثبت فرض نماید با احتمال بیشتری آن رفتار را که رفتار ایمن در محیط‌های ترافیکی می‌باشد انجام خواهد داد.

برای تغییر نگرش خود باید یک ارزیابی کلی از رفتار داشته باشیم. مفهوم این عمل به خود ارزیابی ما در خصوص انجام رفتارهای ترافیکی بر می‌گردد. اینکه چرا ما رفتار ایمنی در خیابان نداریم و با برخی اعمال جان خود را به خطر می‌اندازیم. برای ارزیابی نگرش خود در خصوص عبور ایمن ابتدا فکر کنید که انجام عبور ایمن چه چیزهایی را برای من به دنبال دارد و چرا من باید آن را انجام دهم؟؟؟؟!!!!!! برای این منظور ما باید درک بهتری از نیازها، خواسته‌ها، احساسات، انگیزه‌ها و فاکتورهایی که به نظر می‌رسد رفتار ایمن را کنترل می‌نمایند داشته باشیم.

همان‌طوری که می‌دانید خودارزیابی می‌تواند منجر به انگیزش و تغییر نگرش شود. بیشتر ما تمایل زیادی به دانستن در مورد خود داریم. متأسفانه ما اغلب در مورد

وضعیت رفتارهای ترافیکی خود آگاه نیستیم و نیاز به تغییر را احساس نمی‌کنیم. اینگونه ارزیابی‌های شخصی ممکن است با خطای خوش‌بینانه مقابله نماید و ما را برای بررسی تغییرات رفتاری بر اساس خطرات واقعی آنها تشویق نماید. منظور از خطای خوش‌بینانه، تفکر غلط در خصوص این موضوع است که فرد هیچ‌وقت خود را در معرض خطر و ابتلا به شرایط خاصی نمی‌داند. مثلاً اینکه یک عابر پیش خود تصور داشته باشد که من هیچ‌وقت با تصادف و خطرات ترافیکی مواجه نمی‌شوم و اتفاق فقط برای دیگران است. متأسفانه خطای خوش‌بینانه باعث افزایش اعتماد به نفس کاذب و اتخاذ رفتارهای پرخطر و نایمن در فرد می‌شود.



برای بهبود نگرش خود نسبت به رفتارهای ترافیکی باید در خصوص موارد زیر تأمل و تفکر نماییم چون نگرش ما تعیین‌کننده عمل ما در محیط‌های ترافیکی است و تا زمانی که نگرش مثبتی در خصوص عبور ایمن نداشته باشیم رفتار ما تغییری نخواهد کرد.

ما باید در ذهن خود این را نهادینه کنیم که رفتارهای ایمن، احتمال آسیب دیدن ما در خیابان را کاهش می‌دهد و در محیط‌های ترافیکی احساس امنیت بیشتری خواهیم

کرد. باید متوجه باشیم و درک کنیم که تسهیلات عبور و مرور مانند پل عابر، خط کشی، چراغ عابر پیاده، احداث زیرگذر برای افزایش ایمنی عابرین پیاده ایجاد شده‌اند. لذا ما باید به سلامتی خود ارزش بدهیم و از انجام رفتارهای پرخطر پرهیز کنیم. باید درک کنیم که حواس‌پرتی و عدم توجه به جریان ترافیک، عبور از چراغ قرمز باعث اختلال در نظم عمومی و ترافیک در خیابان‌ها می‌شود که خود بر ایمنی ما و سایر عابرین تأثیر می‌گذارد.

به منظور تغییر نگرش در رابطه با اتخاذ رفتارهای ایمن در محیط‌های ترافیکی ابتدا باید به کسانی که قوانین عبور و مرور را رعایت می‌کنند احترام بگذاریم. انسان پس از رفع نیازهای پایه فیزیولوژیک و یافتن حس استقلال نیازمند حس احترام و محبت است. این امر باعث می‌شود ما در محیط‌های ترافیکی دنبال تحقق احترام متقابل با سایر عابرین و رانندگان باشیم و به دنبال رعایت قوانین و دریافت احترام حس خوشایندی در ما ایجاد شود.

عابرین پیاده باید ارزشیابی کاملی از رفتار مورد نظر انجام بدهند و به مزایای آن آگاهی داشته باشند. هنگامی که درک بکنیم که رفتار ایمن باعث تضمین سلامتی ما می‌شود به هیچ‌وجه خستگی، دور بودن پل عابر پیاده، زمان طولانی چراغ قرمز، عجله داشتن مانع انجام رفتار ایمن ما در محیط‌های ترافیکی نخواهد بود. هنگامی که می‌دانیم عبور همراه با حواس‌پرتی و بدون توجه می‌تواند عواقب بدی را برای ما ایجاد نماید و شاید زندگی ما را به پایان برساند حتما در استفاده از تلفن همراه، نوشتن پیام کوتاه، استفاده از هدفون حین عبور تجدیدنظر خواهیم کرد. اجازه دهید در اینجا برای نمونه به بررسی تأثیر موبایل و وسایل الکترونیکی در انجام رفتارهای نایمن در عابرین پیاده،

برای روشن شدن بحث پیرامون نگرش بپردازیم. اگرچه دستگاه‌های چندرسانه‌ای آرامش، مزایا و سرگرمی قابل توجهی را به کاربران داده است، اما انجمن‌های پیشگیری از آسیب‌ها در مورد توانایی‌های بالقوه این دستگاه‌ها برای ایجاد حواس‌پرتی افراد و عدم تعامل ایمن در محیط‌های بالقوه خطرناک ابراز نگرانی کرده است. بررسی‌ها نشان می‌دهد که عابرین پیاده که مکالمات تلفنی و یا فعالیت‌های دیگر (به عنوان مثال خوردن و یا گوش دادن به موسیقی) در هنگام عبور از خیابان، ریسک‌پذیری بیشتر برای بروز حوادث ترافیکی برخوردار می‌باشند. لذا این وسایل موجب کاهش توجه عابرین به محیط خیابان و افزایش قابل ملاحظه خطر سقوط، صدمات و مرگ و میر می‌شوند.

بدین منظور شما باید چک لیست مربوط به عبور ایمن که شامل آیتم‌های میزان انجام و پایبندی به رفتارهای ترافیکی ایمن، تعداد دفعات روزانه عبور از تقاطع‌های پرخطر و ناایمن و تعداد دفعات استفاده از پل عابر پیاده در مسیرهای تردد خود در هفته می‌باشد را تکمیل نمایند. نمونه‌ای از چک لیست در قسمت ضمیمه آورده شده است.

نقش هنجارهای ذهنی و دیگران مهم در زندگی بر رفتار عابرین پیاده

انسان در طول زندگی خود نشان داده است که به حجم وسیعی از اطلاعات اجتماعی نشأت گرفته از رفتار سایر افراد پاسخ و واکنش می‌دهد و تحت‌تأثیر آن قرار می‌گیرد. لذا رفتارش به‌طور پیوسته تحت تأثیر رفتارهای اجتماعی سایر افراد می‌باشد. در اینجا به یکی از مقوله‌های تعیین‌کننده زندگی انسان در زندگی شهری و صنعتی امروزه یعنی

عبور از خیابان می‌پردازیم. یک رفتار بسیار پیچیده، خطرناک که رعایت نکردن اصول و قواعد آن می‌تواند سلامتی هر فردی را تهدید نماید.

بنابراین یکی دیگر از ویژگی‌های شخصیتی، انطباق یا پیروی از دیگران می‌باشد که شامل ویژگی‌ها و تمایلات مربوط به پیروی از ایده‌ها، ارزش‌ها و رفتارهای دیگران و به منظور جلوگیری از درگیری و تضاد با گروه‌های مرجع می‌باشد که محققین و جامعه‌شناسان آن را هنجارهای ذهنی یا نرم و اعتقادات اجتماعی می‌نامند. هنجارهای انتزاعی به هنجارها و انتظارات دیگران مهم در زندگی ما مانند اعضای خانواده، دوستان، همکلاسی‌ها و همچنین میزان تمایل و انگیزه ما برای برآورده نمودن این انتظارات و تطابق با آن می‌باشد. برای مثال، افرادی که تمایل به مطابقت بالایی دارند به احتمال زیاد رفتار خود را براساس رفتار دیگران شکل می‌دهند. به عنوان مثال فرض کنیم با همکلاسی یا دوست خود در خیابان در حال قدم زدن هستیم و تصمیم می‌گیریم برای خرید به آن طرف خیابان برویم. در این لحظه چند انتخاب پیش روی ما وجود دارد. عبور از مکان بدون خط‌کشی، عبور از چهارراه با چراغ قرمز و کمی دورتر پل عابر پیاده هم برای عبور وجود دارد. حال اگر بخواهیم از مکان بدون خط‌کشی عبور کنیم اما دوست ما انتظار داشته باشد که با مقداری پیاده‌روی می‌توانیم از پل عابر استفاده نماییم. در اینجا رفتار ما می‌تواند تحت تأثیر میزان انگیزه ما برای برآورده نمودن انتظار و خواسته دوست و یا همکلاسی‌مان قرار بگیرد. اگر تمایل ما برای پیروی زیاد باشد پس به همراه دوستمون از پل عابر پیاده عبور می‌کنیم و اگر انگیزه ما پایین باشد شاید مقاومت کنیم و رفتار خود را تغییر ندهیم یا به عنوان مثال والدین یا دوستان عبور از پل عابر پیاده را تأیید می‌نمایند یا خیر؟ یا اینکه دوستان و همکلاسی‌های فرد عبور

از تقاطع‌های دارای خط‌کشی عابر پیاده را تأیید می‌نمایند یا خیر؟ استفاده از تلفن همراه و یا دستگاه پخش موسیقی حین عبور از خیابان چقدر مطابق با انتظارات افراد مهم در زندگی ما می‌باشد؟



به منظور عبور از خیابان، عابرین دارای دو منبع بالقوه اطلاعاتی می‌باشند:

۱. اطلاعات غیر اجتماعی که می‌توانند از وسایل نقلیه و چراغ راهنمای عابر پیاده نشأت گیرند.
 ۲. اطلاعات اجتماعی که می‌توانند از طریق رفتار سایر عابرین پیاده کسب گردند.
- مثلاً هنگامی که یک عابر پیاده از خیابان عبور می‌نماید رفتار او نشان‌دهنده این موضوع می‌باشد که شکاف قابل قبول در جریان ترافیک ایجاد شده است که اجازه عبور ایمن را می‌دهد.
- با این حال اطلاعات اجتماعی نمی‌توانند منبع قابل اتکایی برای قضاوت در خصوص وجود یک شکاف ایمن در جریان ترافیک باشند، برای نمونه شکاف در جریان ترافیک که به وسیله یک عابر پیاده استفاده می‌شود ممکن است آنقدر برای عبور ایمن یک عابر پیاده دیگر که در پشت سر او قرار دارد، کافی نباشد.

براساس برخی از مطالعات عابرین پیاده‌ای که با همدیگر آشنا می‌باشند، مانند جمع دوستان، اغلب با یکدیگر از خیابان عبور می‌کنند و سلامتی خود را به خطر می‌اندازند. لذا انتظارات و توقعات افراد مهم در زندگی ما می‌تواند رفتار ایمن و یا نایمن ما را در محیط‌های ترافیکی تحت تأثیر خود قرار دهد و این امر بستگی به میزان صمیمیت، پذیرش و نفوذ فرد از سوی ما می‌باشد.

متأسفانه بسیاری از افراد در حضور دیگران، رفتارهای نایمن را بیشتر انجام می‌دهند و به دلیل انتظارات و میل افراد دیگر جان خود را به خطر می‌اندازند.

محققان در مطالعه‌های خود دریافته‌اند که عابرین پیاده در قالب گروه و همراه با دوستان خود دو برابر بیشتر از عابرین تنها رفتارهای نایمن در خیابان را انجام می‌دهند.

عبور یک عابر از چراغ قرمز عبور فرد دیگر را به دنبال دارد. برای یک عبور ایمن نباید تحت تأثیر رفتار دیگران قرار گرفت. در محیط‌های ترافیکی به دیگران اعتماد نکنید و از تقلید و تکرار رفتار دیگران خودداری کنید. هنگامی که یک عابر در حال عبور می‌باشد شاید چند لحظه بعد که ما به دنبال او حرکت کردیم دیگر فرصت کافی برای عبور وجود نداشته باشد که در این شرایط احتمال برخورد و تصادف بیشتر خواهد شد. مطالعه بر روی رفتار عابرین پیاده نشان می‌دهد که زمان انتظار عابرین پیاده برای عبور از خیابان با افزایش تعداد عابرین پیاده در محل کاهش می‌یابد. و این امر نشان می‌دهد که عابرین پیاده بیشتر تمایل به عبور از جاده همراه با دیگران دارند.



تأثیر فشار همسالان (دوستان و اطرافیان) بر رفتارهای ترافیکی

بسیاری از مطالعاتی که به طور اختصاصی بر رفتار عابرین پیاده در محیط‌های ترافیکی متمرکز می‌باشند به این نتیجه رسیده‌اند که پاسخ به فشار همسالان و دوستان، تأثیر مهمی بر گرایش عابرین در عبور از مکان‌های مشخص شده و ایمن خیابان دارد. رفتار ما در محیط‌های ترافیکی تحت تأثیر دوستان و همراهان ما در خیابان قرار دارد و متأسفانه به دلیل تشویق این افراد رفتارهای ترافیکی پرخطر را اتخاذ می‌نماییم بدون اینکه متوجه باشیم این همراهی ممکن است به قیمت از دست دادن جان خود یا معلولیت مادام‌العمر تمام شود.

در محیط‌های ترافیکی و بخصوص هنگام عبور از خیابان در وهله اول مسئولیت حفظ جان ما بر عهده خودمان است. مراقبت از سلامتی و زندگی خود در محیط‌های ترافیکی را باید جدی بگیریم و از انجام کارهای نایمن در محیط‌های ترافیکی جدا خودداری نماییم. مهارت نه گفتن در اینگونه موارد را باید در خودمان تقویت کنیم. اگر هنگام انجام رفتارهای ایمن با مخالفت و حتی تمسخر دوستان و اطرافیان خود روبرو شدیم بهترین راهکار این است که به آن بی‌تفاوت بوده و از تأثیر پذیرفتن از آن دوری نماییم.

دوستان و همراهان خود را از انجام عبور نایمن باز دارید و آنها را به احترام به قوانین عبور و مرور ایمن و استفاده از تسهیلات عبور و مرور مانند پل عابر پیاده و زیرگذرهای عبور عابر پیاده تشویق نمایید.

اگرچه تفاوت‌های فردی قابل توجهی در گرایش به انطباق شناخته شده است اما انطباق با همسالان، یکی از پیش‌بینی‌کننده‌های قوی رفتارهای مخاطره‌آمیز در عابریان پیاده می‌باشد. بنابراین سعی کنید حتی‌المقدور تحت تأثیر نظرات و رفتارهای دوستان و همسالان خود در خصوص انجام عبور نایمن قرار نگیرید. زیرا بی‌احتیاطی می‌تواند یک عمر پشیمانی را به دنبال داشته باشد و در این شرایط دیگر کاری از عهده دوست یا همسالان شما بر نخواهد آمد.



نقش کنترل رفتاری درک شده بر رفتار عابریان پیاده، سختی یا آسانی عبور

ایمن

عامل بسیار مهمی که بر اتخاذ و وقوع رفتار تأثیر می‌گذارد، باور فرد در خصوص میزان تسلط و کنترل بر رفتار مورد نظر در شرایط پیش رو می‌باشد. در واقع، انتظار آسانی یا سختی انجام رفتار قصد شده فرد در شرایط گوناگون یک عامل تعیین‌کننده در اعمال

یا عدم اعمال آن می‌باشد که تحت عنوان کنترل رفتاری درک شده بیان می‌شود. اطمینان شخص برای انجام بعضی کارها ممکن است کم باشد به طور مثال عابر پیاده قادر باشد در هر شرایطی به طور ایمن از خیابان عبور نماید یا اینکه استفاده از پل عابر پیاده حتی در صورت نداشتن پله برقی برای عابر پیاده آسان باشد.

کنترل رفتار درک شده روی قصد ما در عبور ایمن از خیابان تأثیر دارد. اگر افراد انتظار نداشته باشند که قادر به انجام موفق بعضی رفتارها می‌باشند، آنها احتمالاً برای تلاش به انجام آن کار انگیزه نخواهند شد.



باید توجه کنیم که برای عبور ایمن از خیابان، موانع درک شده بسیار نگران‌کننده و در مقابل خودکارآمدی و کنترل رفتاری درک شده قرار می‌گیرند. به منظور ارتقای کنترل رفتاری درک شده استراتژیهای زیر باید به کار گرفته شود:

- **به اشتراک گذاشتن تفکرات:** بدین منظور شما می‌توانید دیدگاه‌های خود در خصوص کاهش موانع و افزایش تسهیل‌گرهای عبور ایمن را با دوستان و همکلاسی‌های خود و حتی اعضای خانواده به اشتراک بگذارید. در این حالت، شما یا

افرادی که در انجام رفتار ایمن موفق بوده‌اند می‌توانند تجارب خود را به اشتراک بگذارند و در نهایت به جمع‌بندی و تفکر در مورد تغییر رفتار منجر شود. استفاده از الگوهای اجتماعی در تأیید رفتار مانند چهره‌های ورزشی یا هنرپیشه‌ها و افراد مورد پذیرش گروه هدف در رعایت رفتارهای مناسب عبور و مرور یک استراتژی سودمند می‌باشد که به شما در غلبه بر دشواری رفتار کمک می‌کند. هنگامی که دوست شما یا فردی که مورد پذیرش شما می‌باشد به قوانین پایبند است و احترام می‌گذارد شما باید رفتار او را الگوی رفتار خود در محیط‌های ترافیکی قرار دهید. تقلید رفتار ایمن دیگران توسط ما می‌تواند ایمنی ترافیکی را افزایش دهد و منجر به تغییر رفتار و نهادینه شدن آن شود. در استفاده از الگوهای اجتماعی، شما هنگامی که به طور واضح مشاهده می‌نمایند که رفتار برای فرد الگو (مدل) سودمند می‌باشد پس ترغیب خواهید شد که رفتارش را تقلید و الگوبرداری کنید. بدین منظور باید توجه داشته باشیم که فرد الگوی ما حتماً نباید فردی مشهور باشد بلکه باید مورد پذیرش ما باشد این فرد می‌تواند والدین یا اعضای خانواده، دوست یا همکلاسی و غیره باشد.

قصد عبور ایمن در عابرین پیاده :

ممکن است شما نگرش‌ها و باورهای متعددی را در خصوص پیامدهای رفتارهای ترافیکی داشته باشید که شاید متضاد هم و یا در رقابت با هم باشند. هنگامی که در خصوص انجام رفتارهای ایمن دچار شک و گمان یا تردید می‌شوید این تردید نشان‌دهنده نبود باورهای مثبت یا منفی ثابت در مورد پیامدهای یک رفتار خاص می‌باشد. مثلاً شاید شما تصور کنید که عبور از پل عابر پیاده باعث خستگی می‌شود اما از طرفی باور داشته باشید که پل عابر پیاده ایمنی ترافیکی عابرین پیاده را تضمین

می‌نماید. بنابراین نیازمند تصمیم‌گیری در خصوص انجام یا عدم انجام رفتارهای ایمن ترافیکی هستید. در اینجا شما لازم است استراتژی‌های تصمیم‌گیری فعالانه به منظور کمک به رفع شک و گمان و تسهیل شکل‌گیری قصد رفتاری مرتبط با عبور ایمن را بکار گیرید. در ادامه بعضی از این استراتژی‌ها را بطور مختصر توضیح می‌دهیم.

- **آنالیز منافع و هزینه‌های انجام رفتارهای ترافیکی ایمن و نایمن:** تعادل و توازن در

تصمیم‌گیری

- در این قسمت شما باید به آنالیز منافع و هزینه‌های انجام عبور ایمن از دیدگاه خود پردازید. برای این کار باید میزان بازگشت‌پذیری رفتار خود را بررسی کنید و ارزیابی نمایید که چه چیزی با انجام رفتارهای ایمن برای عبور از خیابان از دست خواهید داد. در واقع باید پیامدهای مثبت و منفی انجام عبور ایمن را ارزیابی نمایید و سپس رفتارهای خود را مورد تجزیه و تحلیل قرار دهید و جمع‌بندی نمایید که چقدر تا میزان مطلوب و ایده‌آل ذهنی خود فاصله دارید. این فعالیت را با استفاده از جدول منافع و هزینه‌ها که در زیر آمده است، انجام دهید.

جدول منافع و هزینه‌های رفتارهای عبور از خیابان در عابرین پیاده:

مزایا	هزینه‌ها	
		انجام و پایبندی به رفتارهای ایمن حین عبور
		انجام رفتارهای نایمن حین عبور

در نهایت پس از تکمیل جدول منافع و هزینه‌ها و بر اساس موازنه ایجاد شده، در خصوص اینکه آیا رفتارهای مورد نظر را انجام دهید یا ندهید، تصمیم‌گیری نمایند.

تصمیم‌گیری گروهی و تعهد عمومی

افراد اغلب یک رفتار یا عمل ویژه را زمانی بیشتر دنبال می‌نمایند که نگرش‌ها و تعهدات در خصوص آن‌ها عمومی باشد و نه شخصی و خصوصی. اگر دوستان و همسالان تعهدات آنها را تصدیق نمایند تا حدودی در غیاب اجبار، تعهدی را در مقابل افراد برای انجام رفتار نشان می‌دهند و خود را به عنوان معتقدین به انجام رفتار مورد نظر نشان می‌دهند. علاوه بر این، موضع عمومی باعث می‌شود که عملی کمتر انکار یا فراموش شود و مقاومت بیشتری در مقابل به چالش کشیده شدن اقدام به عمل در شرایط احتمالی پیش رو صورت می‌گیرد. بنابراین شما هم می‌توانید که با دوستان، اطرافیان، اعضای خانواده، همکلاسی‌ها و هم‌اتاقی‌های خود در خوابگاه گروه‌هایی را تشکیل دهید و در حضور آنان خود را متعهد به انجام عبور ایمن از خیابان نمایید و در مقابل رفتار یکدیگر و گروه پاسخگو باشید.

قواعد عبور و مرور عابرین پیاده

به منظور عبور از خیابان باید رفتارهایی را انجام دهیم که در نهایت منجر به عبور ایمن و رسیدن سالم و بدون استرس به مقصد گردد. در اینجا عمده رفتارهای عبور از خیابان که اغلب به وسیله عابرین پیاده انجام نمی‌شود، ذکر شده‌اند. امیدواریم با انجام صحیح این رفتارها بتوانیم ایمنی خود در محیط‌های ترافیکی را ارتقا بخشیم.

۱- پیاده رو: پیاده رو به هر بخشی از خیابان که برای عابرین پیاده طراحی شده باشد اطلاق می‌گردد. لذا در صورت امکان و وجود پیاده‌رو قابل عبور در کنار خیابان، بهتر است عابرین پیاده از آن برای عبور و مرور استفاده نمایند و از نزدیک شدن به کنار محدوده خیابان جدا پرهیز نمایند. اگر بنا بر شرایطی مجبور به عبور از خیابان شدید ابتدا به هر دو سمت خیابان نگاه کنید، جریان ترافیک را کنترل نمایید سپس وارد محدوده خیابان شوید.

۲- اگر در خیابانی به هر دلیلی پیاده‌رو وجود نداشت سعی کنید از سمت راست خیابان به مسیر خود ادامه دهید تا به وسیله رانندگان اتومبیل‌های در حال حرکت به راحتی دیده شوید. در این مواقع شما نیاز به دقت و تمرکز بالایی دارید، سعی کنید شانه به شانه فرد دیگری حرکت نکنید بخصوص در خیابان باریک و فاقد نور کافی.

۳- به سایر استفاده‌کنندگان از جاده مشتمل بر رانندگان، موتورسواران و دوچرخه‌سواران، عابرین پیاده، کمک کنید که شما را به راحتی در محیط ترافیکی مشاهده نمایند. لباس روشن بپوشید یا یک شی روشن را در شرایط و مکان‌های کم نور حمل نمایید. هنگام تاریکی، استفاده از اشیای منعکس‌کننده نور که قابلیت دیده شدن توسط رانندگان را دارا می‌باشند باعث افزایش سه برابری ایمنی عابرین پیاده در مقایسه با استفاده از اشیا و لباس‌های مات و تیره می‌شود.

۴- برای عبور از خیابان:

- ابتدا یک مکان ایمن برای عبور و همچنین فضایی برای دسترسی راحت به پیاده رو در آن طرف خیابان پیدا کنید. اگر در همان نزدیکی، مکانی برای عبور ایمن برنامه‌ریزی شده بود از آن استفاده نمایید. عبور از زیرگذرهای عابرپیاده، پل عابر

پیاده، مکان‌های خط کشی شده مورب، زیگزاگی و... عابر پیاده، تقاطع‌های دارای چراغ قرمز و کنترل شده توسط پلیس ترافیک بسیار ایمن خواهد بود از طرفی دیگر مکانی را برای عبور انتخاب نمایید که از همه زاویه‌ها دیده شوید. سعی کنید از بین اتومبیل‌های پارک شده در کنار خیابان عبور نکنید زیرا باعث می‌شود که توسط رانندگان و موتورسواران به راحتی دیده نشوید. همچنین به هیچ‌وجه و تحت هیچ شرایطی با حالت زیگزاگ و مورب از خیابان عبور نکنید و سعی کنید مسیر خود برای رسیدن به آن طرف خیابان را در یک خط مستقیم طی کنید.

- برای عبور درست در کنار خیابان و خارج از محدوده سواره‌رو توقف کنید جایی که بتوانید هر چیز در حال حرکت در خیابان را به راحتی ببینید.



- به اطراف خود برای چک کردن جریان ترافیک گوش دهید و نگاه کنید. بنابراین لازم است قبل از عبور خوب بشنوید زیرا شما می‌توانید چیزهایی را بشنوید قبل از اینکه قادر باشید آنها را ببینید.

- اگر جریان ترافیک در حال عبور بود صبر کنید که جریان ترافیک عبور نماید. سپس مجدداً به اطراف خود نگاه کنید و به صداهای اطراف گوش فرا دهید. قبل از اینکه یک شکاف قابل قبول در جریان ترافیک ایجاد نشده است و مطمئن

نیستید که وقت کافی دارید، از خیابان عبور نکنید. به خاطر داشته باشید که بعضی مواقع ممکن است اتومبیل در حال حرکت دور باشد اما زودتر از زمانی که تخمین زده‌اید به محل عبور شما برسد.

- هنگامی که مطمئن شدید که مکان برای عبور ایمن است سریع از خیابان عبور کنید اما به هیچ وجه تصمیم به دویدن نگیرید. گوش دادن و نگاه کردن به جریان ترافیک را هنگام عبور از خیابان ادامه دهید زیرا ممکن است مواردی در جریان ترافیک باشد که شما آنها را نبینید یا مواردی در جریان ترافیک به طور ناگهان ظاهر شوند. مجدداً تکرار می‌کنیم که به هیچ وجه برای رسیدن به آن طرف خیابان به طور زیگزاگ و از بین اتومبیل‌ها حرکت نکنیم.



۱. **در تقاطع‌ها:** هنگام عبور از خیابان به جریان‌های ترافیکی وارد شونده به تقاطع مخصوصاً اتومبیل‌هایی که از پشت سر شما وارد می‌شوند نگاه کنید. اگر شما عبور از خیابان را آغاز نموده‌اید و وسط تقاطع رسیده‌اید و جریان ترافیک وارد تقاطع گردید خونسردی خود را حفظ کنید زیرا شما در اولویت عبور قرار دارید و رانندگان به شما اجازه خواهند داد که به مسیر خود ادامه دهید.



۲. موانع حفاظت‌کننده از عابرین پیاده: از حفاظ‌هایی برای عدم ورود عابرین پیاده گذاشته شده است نباید عبور کرد و باید مکانی که دسترسی عادی و معمولی شما به خیابان را ممکن می‌سازد پیدا کنید و هرگز از بین حفاظ‌ها عبور نکنید و از آنها بالا نروید زیرا این موانع برای افزایش ایمنی شما به‌کار گرفته شده‌اند.



۳. عبور از خیابان‌های یک طرفه: در ابتدا چک کنید که جریان ترافیک از کدام سمت از خیابان در حال حرکت است. تا زمانی که مطمئن نیستید خیابان امن است عبور نکنید.
۴. مسیر ویژه اتوبوس: در هنگام عبور از مسیر ویژه اتوبوس بسیار مواظب باشید چون ترافیک این مسیر بسیار کمتر از مسیرهای عادی است. نکته دیگر این است

که ممکن است مسیر ویژه مخالف مسیر عبور ترافیک عادی طراحی شده باشد. لذا در این مواقع بهتر است با تمرکز بالا تصمیم به عبور نمایید.



۵. **عبور از بین اتومبیل‌های پارک شده:** اگر مجبور هستید از بین اتومبیل‌های پارک شده وارد محدوده سواره رو خیابان شوید باید به حالتی قرار بگیرید که بتوانید جریان ترافیک را بطور کامل چک کنید و رانندگان وسایل نقلیه در حال عبور بتوانند به راحتی شما را ببینند. مطمئن شوید فاصله کافی بین اتومبیل‌های پارک شده در آن طرف خیابان برای دسترسی شما به پیاده رو وجود دارد. توجه نمایید هیچ موقع از جلو یا پشت اتومبیلی که روشن است، بویژه اتومبیل‌های بزرگ مانند اتوبوس عبور نکنید چون ممکن است راننده شما را نبیند و در معرض خطر قرار بگیرید.

۶. **عبور از محل خط‌کشی عبور عابر پیاده:** به جریان ترافیک اجازه دهید که متوجه حضور شما شود و قبل از اینکه شروع به عبور کنید توقف کنید. تا زمانی که هر دو طرف تقاطع توقف نکرده اند و محل عبور خالی از اتومبیل نشده است منتظر بمانید. نگاه کردن و گوش کردن به جریان ترافیک را ادامه دهید زیرا ممکن است وسیله‌ای نقلیه‌ای شما را ندیده باشد یا قصد سبقت از وسایل نقلیه متوقف شده در پشت خط عابر پیاده را داشته باشد.



۷. عبور از تقاطع‌های دارای چراغ عبور عابر پیاده: همان‌طوری که می‌دانید چراغ‌های اختصاصی برای عبور عابرین در چهارراه‌ها نصب شده است. شما باید تنها زمانی که چراغ عبور عابر پیاده سبز است از عرض خیابان عبور نمایید. اگر هنگامی که شما شروع به عبور از خیابان نمودید و چراغ سبز در حال اتمام شدن بود شما باید در وقت مناسب و بدون دویدن عبور را به پایان برسانید. اگر چراغ عابر پیاده در چهارراه یا تقاطع نصب نشده بود شما باید از چراغ راهنمای عبور اتومبیل‌ها برای عبور استفاده نمایید و نباید قبل از این که هنوز چراغ عبور برای اتومبیل‌ها سبز است حرکت کنید. به یاد داشته باشید چراغ راهنمایی و رانندگی ممکن است به یک مسیر اجازه عبور دهد و مسیر دیگر را متوقف نماید. این امر در خیابان‌های دوطرفه ممکن است مشاهده شود.



۸. عدم استفاده از تلفن همراه و ارسال پیام کوتاه با آن: حین عبور از خیابان به هیچ وجه با تلفن همراه خود کار نکنید. صحبت کردن و یا ارسال پیام کوتاه با تلفن در حالی که از خیابان عبور می کنید رفتار شما را تحت تأثیر قرار می دهد. استفاده از وسایل الکترونیکی علیرغم مزایا و سرگرمی هایی که در اختیار ما می گذارند در محیط های ترافیکی کارایی چندانی ندارند و جان عابرین را به خطر می اندازند. این وسایل اغلب باعث حواس پرتی و اختلال تمرکز در تصمیم گیری مناسب و به موقع در عابرین پیاده می شوند. عابرینی که از این وسایل استفاده می کنند معمولاً کمتر به جریان توجه می کنند، کمتر نگاه می کنند، خوب نمی شنوند و در نتیجه رفتار پرخطر را با احتمال بیشتری در مقایسه با سایرین انجام می دهند.



۹. گوش دادن به موسیقی و گذاشتن هدفون: استفاده از وسایل پخش موسیقی از قبیل دستگاه پخش موسیقی یا سیستم پخش موسیقی تلفن همراه باعث بروز رفتار نامناسب و بی‌احتیاطی در عابریان می‌شود. متأسفانه گروه‌های سنی نوجوان و جوان بیشتر از این وسایل استفاده می‌کنند و به همین دلیل بیشتر در معرض خطر قرار می‌گیرند. استفاده از هدفون باعث بی‌توجهی به هشدار رانندگان و اختلال حواس و در نتیجه وارد آمدن آسیب‌های جانی و در برخی موارد در عابریان می‌شود. بهتر است قبل از رسیدن به کنار خیابان و قبل از تصمیم به عبور از خیابان هدفون را از گوش خود خارج نمایید. سپس جریان ترافیک را به دقت

بررسی نمایید و در فرصت مناسب و با رعایت قوانین عبور و مرور به مسیر خود ادامه دهید.



چک لیست میزان پایبندی به رفتارهای ترافیکی ایمن

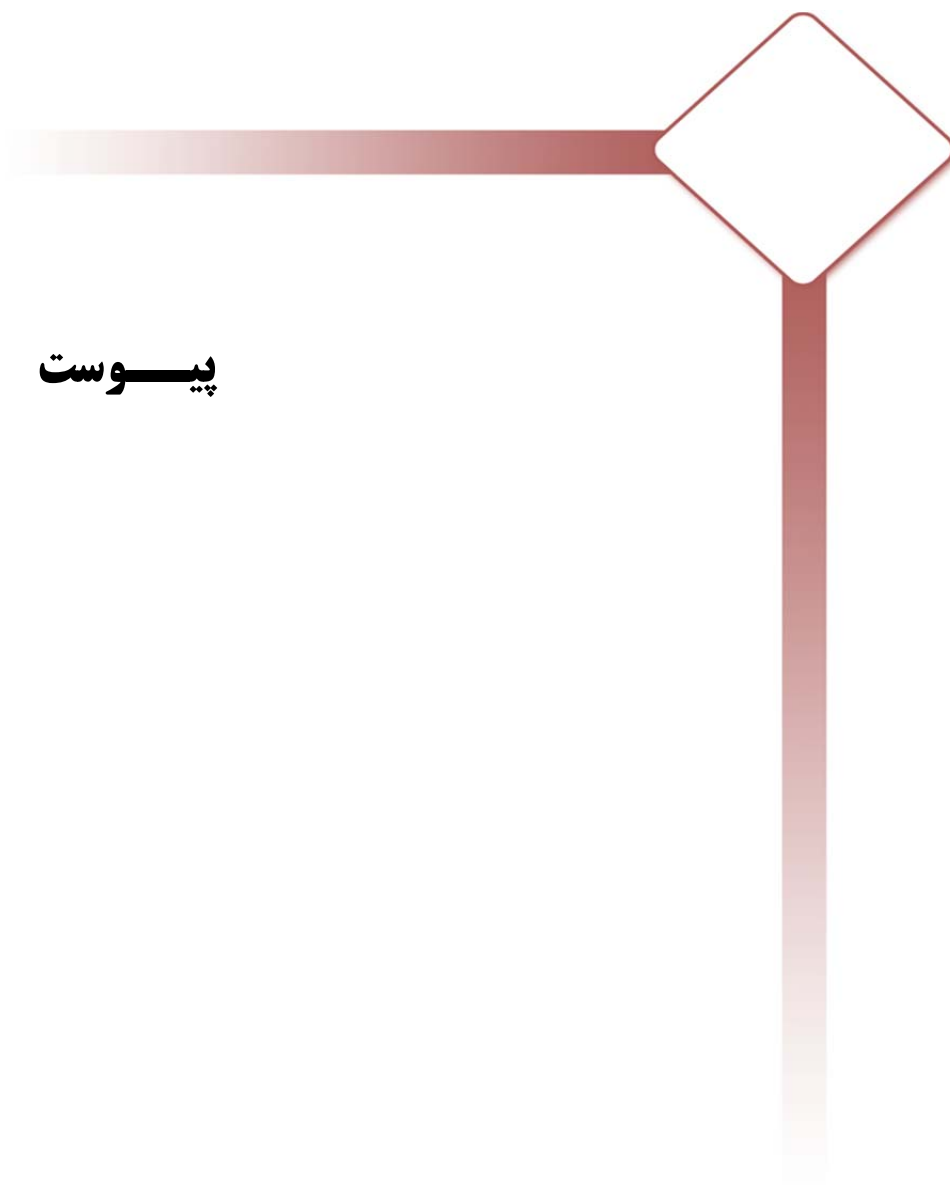
در طول هفته چه میزان به انجام رفتارهای زیر برای عبور ایمن از خیابان پایبند هستید:

ردیف	رفتار	زیاد	متوسط	کم
۱	نگاه کردن به جریان ترافیک قبل از ورود به خیابان			
۲	گوش دادن به جریان ترافیک قبل از ورود به خیابان			
۳	ایستادن پشت خط محدوده سواره رو برای عبور			
۴	رد شدن از بین خودروهای پارک شده برای رسیدن به خیابان			
۵	وجود فضای کافی در آن سوی خیابان برای دسترسی به پیاده رو			
۶	رد شدن از مکان تعیین شده برای عبور عابرین			
۷	توجه به چراغ راهنمایی و رانندگی قبل از عبور			
۸	استفاده از پل عابر پیاده			
۹	عبور از زیرگذر			

پیگیری از حوادث حمل و نقل در جوانان

۱۰۲

پیوست



تصادفات مرگبار از نگاه قانون

خودداری از کمک به مصدومان یکی از مواردی است که قانون درباره آن پیش‌بینی‌های لازم را انجام داده و تصریح کرده است؛ «هر کس دیگری را که دچار مخاطرات جسمانی شده و نیاز به کمک فوری دارد با وجود امکان کمک به وی یا استمداد از مأموران دولتی رها نماید و مبادرت به انجام این کار نکند به مجازات حبس محکوم می‌شود.» این قانون یک قانون کلی است و مربوط به هر حادثه و سانحه‌ای می‌شود. اما در خصوص تصادفات رانندگی اگر حوادث به صورت پیش‌بینی شده و با سوء نیت قبلی و به قصد کشتن شخصی نباشد قتل غیرعمد تلقی می‌شود. در این موارد راننده مقصر است چرا که طبق قانون وی در رانندگی بی‌احتیاطی یا بی‌مبالاتی کرده یا به خاطر رعایت نکردن نظامات دولتی یا مهارت نداشتن در رانندگی باعث مرگ فردی دیگر شده است و در این صورت راننده به شش ماه تا سه سال حبس و همچنین پرداخت دیه در صورت مطالبه از ناحیه اولیای دم محکوم می‌شود. همچنین قانون پیش‌بینی کرده است که هر گاه مصدوم احتیاج به کمک فوری داشته باشد و راننده با وجود امکان رساندن مصدوم به مراکز درمانی از این کار سر باز زند یا از استمداد از مأموران انتظامی خودداری کند یا به منظور فرار از تعقیب و محاکمه محل حادثه را ترک و مصدوم را رها کند، حسب مورد به بیش از دو سوم مجازات حبسی که در بالا ذکر شد، محکوم خواهد شد و دادگاه به هیچ‌وجه نمی‌تواند در مورد چنین متهمی از تخفیف مجازات استفاده کند اما اگر راننده مصدوم را به نقاطی برای معالجه و استراحت برساند یا مأموران را مطلع کند یا به هر نحو موجبات تخفیف آلام مصدوم را فراهم کند دادگاه در مجازات وی تخفیف می‌دهد.

قوانین مرتبط با تصادفات رانندگی

ماده ۸۷- راننده هر وسیله نقلیه که مرتکب تصادف منجر به جرح یا فوت گردد، موظف است بلافاصله وسیله نقلیه را در محل تصادف متوقف ساخته و با نصب علائم ایمنی هشداردهنده برابر ماده (۷۱) این آیین‌نامه، رانندگان وسایل نقلیه دیگر را از وقوع حادثه آگاه سازد و تا هنگامی که تشریفات مربوط به رسیدگی از سوی راهنمایی و رانندگی و پلیس راه پایان نیافته از تغییر وضع وسیله نقلیه یا صحنه تصادف خودداری نموده و بلافاصله اقدام به انتقال مجروحان به مراکز درمانی نماید.

تبصره- در تصادفات منجر به جرح در صورتی که وسیله نقلیه دیگری برای انتقال فوری مجروحان به مراکز درمانی موجود نباشد، راننده وسیله نقلیه در تصادف می‌تواند با علامت‌گذاری محل قرار گرفتن چرخ‌ها در سطح راه، اقدام به حمل مجروحان با وسیله نقلیه خود نماید.

ماده ۸۸- واحدهای راهنمایی و رانندگی و پلیس راه موظف هستند پس از اطلاع از وقوع تصادف، در اسرع وقت اقدام به اعزام کارشناس تصادف به همراه تجهیزات و امکانات نظیر کمک‌های اولیه، دوربین عکاسی و فیلمبرداری، آمبولانس، جک بادی و یا جرثقیل و مانند آن‌ها، بر حسب نیاز نمایند. کارشناس رسیدگی کننده به تصادف موضوع را به نزدیک‌ترین واحد انتظامی اعلام و در صورت ضرورت و بر حسب مورد، برای درخواست کمک از نزدیک‌ترین واحد فوریت‌های پزشکی (اورژانس) امداد و نجات، آتش‌نشانی، مرکز راهداری، شهرداری و یا دهیاری اقدام نموده و تا پایان رسیدگی به تصادف و برقراری ایمنی تردد در محل وقوع، سانحه را مدیریت می‌نماید.

تبصره - نحوه همکاری و وظیفه دستگاه‌های یاد شده و همچنین اعمال مدیریت از سوی کارشناس تصادف، برابر دستورالعملی خواهد بود که به تصویب کمیسیون ایمنی راه‌های کشور می‌رسد.

ماده ۸۹- هر گاه تصادف تنها منجر به خسارت مالی شود به نحوی که امکان حرکت از وسیله نقلیه سلب نشده باشد، رانندگان موظف هستند بلافاصله وسیله نقلیه را برای رسیدگی و بازدید کارشناسان تصادفات در محل حادثه، به کنار راه منتقل کنند تا موجب سد معبر نگردد.

ماده ۹۰- در نقاطی که کارشناس راهنمایی و رانندگی و یا پلیس راه وجود ندارد و با حضور به هنگام آنان مقدر نباشد مسئولان امر می‌توانند از نظرات مستدل حداقل سه نفر از رانندگان پایه یکم استفاده نمایند.

ماده ۹۱- رانندگان وسایل نقلیه هنگام تصادف منجر به جرح یا فوت مکلف هستند بلافاصله نام و نشانی صحیح و مشخصات گواهی‌نامه رانندگی و وسیله نقلیه خود را به مأموران انتظامی اعلام دارند و در صورت درخواست مدارک قانونی اعم از گواهی‌نامه، کارت شناسایی خودرو و بیمه‌نامه از سوی مأموران مربوط، این مدارک را به آنان تسلیم نمایند.

ماده ۹۲- رانندگانی که با وسیله نقلیه متوقفی که سرنشین ندارد تصادف می‌نمایند نباید محل وقوع تصادف را ترک کنند و در صورت مراجعه نکردن راننده و یا مالک آن، باید صاحب یا راننده وسیله نقلیه و یا مأموران راهنمایی و رانندگی و یا پلیس راه را از هویت و نشانی کامل خود آگاه سازند و در صورت دسترسی نداشتن به ایشان، نام و نام خانوادگی و نشانی دقیق خویش و شماره و مشخصات دیگر وسیله نقلیه خود را

بر روی کاغذی نوشته و در محلی قابل دیدن بر روی وسیله نقلیه متوقف، الصاق نمایند.

ماده ۹۳- رانندگانی که با حیوانات، اشیاء، تأسیسات و مانند آنها تصادف و ایجاد خسارت می‌نمایند، باید به منظور جلوگیری از بسته شدن راه و پیشگیری از بروز حوادث احتمالی دیگر، در صورت امکان حیوان مرده یا مصدوم و همچنین اشیاء باقی مانده در محل تصادف را از سطح سواره رو بیرون برده و موظف هستند صاحبان و مالکان آنها یا مأموران راهنمایی و رانندگی و یا پلیس راه را از وقوع تصادف آگاه نمایند.

ماده ۹۴- هرگاه راننده وسیله نقلیه در اثر تصادف توانایی اجرای مقررات مندرج در مواد (۹۲) و (۹۳) این آیین‌نامه را نداشته باشد موظف است در اولین فرصت مراتب را به مأموران مربوط اعلام دارد. اگر مالک وسیله نقلیه فردی غیر از راننده باشد پس از آگاهی از واقعه و در صورتی که راننده مراتب را به مأموران مربوط اطلاع نداده باشد، مالک موظف است در اسرع وقت مأموران مربوط را از واقعه آگاه سازد.

ماده ۹۵- تعمیرگاه‌ها و توقفگاه‌ها موظف هستند ظرف ۲۴ ساعت پس از دیدن وسیله نقلیه‌ای که آثار تصادف یا جای گلوله در آن وجود دارد مراتب را با ذکر مشخصات وسیله نقلیه و در صورت امکان با ذکر نام و نشانی راننده به واحد انتظامی محل اعلام دارند. طبق تبصره ۳ ماده ۱۴ قانون تخلفات رانندگی در صورتی که بر اساس نظر کارشناس تصادف، نقص راه یا وسیله نقلیه در تصادف مؤثر باشد حسب مورد، مسؤولان ذیربط پاسخگو بوده و ملزم به پرداخت غرامت هستند.

مطالبه خسارت در جرایم رانندگی

اگر مصدوم حادثه رانندگی طی صورت جلسه‌ای رضایت خویش را مبنی بر گذشت از راننده مقصر اعلام دارد، در آینده نیز می‌تواند در این خصوص شکایتی نماید؟

در پاسخ به این سؤال باید اظهار داشت تصادفات منجر به صدمه بدنی دارای دو بعد است. یکی مطالبه دین و جبران ضرر و زیان وارده به مصدوم و دیگری اثبات تقصیر متهم به دلیل بی‌مبالاتی و عدم رعایت نظامات دولتی. باید توجه داشت که فرد مصدوم تنها در ارتباط با رکن اول حق اعلام رضایت دارد و پس از آن دیگر حقی نخواهد داشت و این‌گونه ذمه مرتکب را نسبت به پرداخت دیه بری می‌کند. اما در ارتباط با رکن دوم، گذشت مصدوم تأثیری در تعقیب کیفری و مجازات مرتکب ندارد. زیرا این موضوع در حوزه مقررات حکومتی و جرایم عمومی است؛ البته عموماً گذشت شاکی خصوصی سبب تخفیف در مجازات عمومی نیز می‌شود، اما آن را ساقط نمی‌کند. شایان ذکر است که اگر فرد مصدوم پس از اعلام رضایت فوت نماید، به طریقی که پزشکی قانونی اعلام دارد، علت فوت تصادف فوق می‌باشد، اولیای دم می‌توانند دیه شخص را مطالبه نمایند. زیرا رضایت فرد متوفی منحصر به جراحت بوده است نه قتل. حال چنانچه فرد خاطی در تصادف پس از گذشت مدت زمان قانونی پرداخت دیه که حدوداً ۲ سال می‌باشد، درخواست اعسار از پرداخت دیه نموده باشد و با بررسی اوضاع و احوال مشخص شود در آینده نیز توان پرداخت دیه، حتی به صورت اقساطی را ندارد، بازهم بنابر نظریه کمیسیون جزایی دیه دینی بر گردن متهم است و نمی‌توان درخواست پرداخت دین معسر از بیت‌المال را نمود.

اما در صورتی که راننده وسیله نقلیه عمومی طی حادثه‌ای منجر به فوت خود و سرنشینان گردد، با فرض اثبات تقصیر راننده، اولیای دم سرنشینان، بایستی درخواست مطالبه دیه را به طرفیت وراثت اقامه نموده و شرکت بیمه نیز باید پس از بررسی شرایط و احراز استحقاق وراثت در مطالبه دیه، در حدود تعهدات قراردادی آن شرکت، دیه را پرداخت نماید.

در نهایت مطابق ماده ۱۸۹ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی کلیه کسانی که مسؤول اجرای عملیات احداثی و ترمیمی می‌باشند باید اقدامات امنیتی و حفاظتی را رعایت نمایند. لذا اگر در جاده در دست تعمیر که اداره راه و ترابری مسؤول عملیات آن است و اداره آن را به پیمانکاری سپرده است، در یکی از مسیرها که علائم هشداردهنده نیز نصب نشده است، تصادفی رخ دهد و منجر به فوت راننده گردد، به دلیل قصور پیمانکار در نصب علائم احتیاطی و ترک فعل وی، تخلف او با شکایت اولیای دم در هیأت رسیدگی به تخلفات اداری سازمان متبوع خود قابل تعقیب است.

مجازات رانندگی بدون گواهینامه

برابر قانون هر کس که بدون گواهینامه رسمی اقدام به رانندگی و یا هدایت وسایل نقلیه موتوری که مستلزم داشتن پروانه مخصوص است، کند و نیز شخصی که به موجب حکم دادگاه از رانندگی وسایل نقلیه موتوری ممنوع است به رانندگی وسایل مزبور مبادرت کند برای مرتبه اول به حبس تعزیری تا دو ماه یا جزای نقدی تا یک میلیون ریال و یا هر دو مجازات محکوم می‌شود و اگر این عمل را تکرار کند به دو ماه تا شش ماه حبس محکوم خواهد شد. برای راندن برخی از وسایل نقلیه مانند تاکسی

علاوه برداشتن گواهینامه، صاحب آن باید ۲۳ سال سن داشته باشد یا از زمان دریافت گواهینامه اش یک سال گذشته باشد.

- آیا در این حالت فردی که فاقد این شرایط است در حکم راننده بدون گواهینامه است؟

خیر، این افراد فاقد گواهینامه محسوب نمی‌شوند. اما عمل آنان تخلف از مقررات رانندگی است که باید جریمه شوند ولی مجرم محسوب نمی‌شوند و حتی اگر رانندگی آنان منجر به وقوع تصادف شود به صرف نداشتن شرایط لازم برای رانندگی مقصر حادثه به حساب نخواهد آمد. بلکه آنچه در تعیین مقصر حادثه اثرگذار است وجود رابطه بین وقوع حادثه و خطای راننده است که این رابطه باید مستقیم باشد یعنی اگر آن علت وجود نمی‌داشت حادثه هم به وجود نمی‌آمد پس اگر کسی در حادثه رانندگی حتی گواهینامه هم نداشته باشد چنانچه علت وقوع حادثه بی‌احتیاطی و یا بی‌مبالاتی از سوی طرف مقابل باشد او به علت نداشتن گواهینامه مقصر قلمداد نمی‌شود. گرچه از حیث اینکه فاقد گواهینامه بوده قابل تعقیب و مجازات است.

اگر کسی که گواهینامه رسمی برای رانندگی وسیله نقلیه موتوری ندارد اقدام به رانندگی کند که منجر به قتل دیگری شود مقصر حادثه تلقی می‌شود؟

همان طور که در سؤال قبل اشاره شد صرف نداشتن گواهینامه دلالت بر تقصیر راننده ندارد همان‌طور که داشتن گواهینامه نیز دلالت بر عدم تحقق بی‌احتیاطی یا بی‌مبالاتی و ... از سوی راننده ندارد و این بر عهده مرجع قضایی است که با ارجاع امر به کارشناس

و شرایط و اوضاع و احوال پرونده به دست خواهد آورد که چه کسی در وقوع حادثه مرتکب تقصیر شده است چنانچه برای مقام قضایی ثابت شود که فرد بدون گواهینامه مقصر حادثه بوده و برابر قانون مکلف است مجازات وی را تشدید کند و از طرفی می‌تواند او را برای مدت یک تا پنج سال از حق رانندگی محروم کند.

راهنماهای کاربردی

چطور خلافی خودرو را به صورت غیر حضوری دریافت کنیم؟

گرفتن خلافی خودرو به صورت آنلاین یا غیرحضوری چیزی است که خیلی از افراد به دنبال آن هستند و بسیار پرکاربرد است.

دریافت تلفنی خلافی خودرو:

برای دریافت تلفنی خلافی خودرو فقط کافی است از منزل و یا محل کار خود شماره تلفن ۸۸۲۸۸۸۸۸ در تهران را بگیرید و از میزان جریمه و تخلفات وسیله نقلیه خود مطلع شوید.

دریافت پیامکی نمره منفی گواهینامه

رانندگان می‌توانند با ارسال شماره گواهینامه خود به شماره پیامک ۱۱۰۰۰۵۱۵۱ از نمره منفی و کارنامه رانندگی خود مطلع شوند.

اطلاع از جابجایی اتومبیل به پارکینگ پلیس از طریق پیامک

رانندگان می‌توانند از طریق پیامک با ارسال اعداد شماره پلاک خودرو به شماره ۳۰۰۰۵۳۵۳ از جابجایی خودرو در محل‌های پارک ممنوع توسط پلیس مطلع شوند.

برای نمونه: شماره پلاک |ایران|۲۲|۴۵۱ د ۲۴| را باید به این شکل بفرستید:

۲۴۴۵۱۲۲

رانندگان می‌توانند از طریق خودپردازهای بانک ملی در سراسر کشور، پایانه‌های فروش دفاتر پلیس به علاوه ۱۰، پایگاه اینترنتی به نشانی www.bmi.ir و شماره تلفن بانک ۰۹۶۲۲ جرایم رانندگی را پرداخت کنند.

اطلاع وضعیت راه بین دو شهر خاص از طریق پیامک

هموطنان می‌توانند در هر نقطه از کشور با ارسال پیش‌شماره تلفن شهر مبدأ و مقصد، اطلاعات مسیر مورد نظر خود را دریافت کنند.

برای این کار باید ابتدا کد تلفن شهر مبدأ و پس از قرارداد فاصله، کد شهر مقصد را از طریق سرویس پیامک تلفن همراه به شماره ۳۰۰۰۱۴۱ ارسال کرد، تا در اسرع وقت مسافت بین دو شهر و آخرین وضعیت مسیر در خواستی از طریق پیام کوتاه اعلام شود به طور مثال، برای دریافت اطلاعات مسیر تهران قزوین، باید یک پیامک با ساختار ۰۲۱ ۰۲۸۱ به شماره ۳۰۰۰۱۴۱ ارسال شود.

مراجع

1. □ Bahadorimon fared A, Soori H, Mehrabi Y, Delpisheh A, Esmaili A, Salehi M, Bakhtiyari M. Trends of Fatal Road Traffic Injuries in Iran (2004–2011) :Plos One 2013;8(5): e65198.
2. □ Lozano R, Naghavi M, Foreman K, Lim S, Shibuya K, Aboyans V, et al .Global and regional mortality from 235 causes of death for 20 age groups in 1990 and 2010: a systematic analysis for the Global Burden of Disease Study 2010. Lancet, 2012, 380:2095–2128.
3. □ Global burden of disease, 2008. Geneva, World Health Organization, 2011
(http://www.who.int/healthinfo/global_burden_disease/estimates_regional/en/index.html, accessed 22 February 2013.)
4. □ Peden M, Scurfield R, Sleet D. World Report on Road Traffic Injury Prevention. Geneva: World Health Organization; 2004.
5. □ Bagbanyan A. Eight billion tomans damage in road accidents 2008; [1] Available at: [www.wemdadar.com/article/index.php? mod =article&cat =news&article =673](http://www.wemdadar.com/article/index.php?mod=article&cat=news&article=673)(2013)
6. □ Shams M, Shojaeizadeh D, Majdzadeh R, Rashidian A, Montazeri A. Taxi drivers' views on risky driving behavior in Tehran: a qualitative study using a social marketing approach. *Accid Anal Prev.* 2011 May;43(3):646-51.
7. □ Bhalla K, Naghavi M, Shahraz S, Bartels D, Murray CJ. Building national estimates of the burden of road traffic injuries in developing countries from all available data sources: Iran. *Inj Prev.* 2009 Jun;15(3):150-6.
8. □ Akbari M, Naghavi M, Soori H. Epidemiology of Deaths from injuries in the Islamic Republic of Iran. *Eastern Meditr Health J.* 2006;12(3/4):50-8.

9. Haji Hosseinloo M, Hosseini M. Studies of motor vehicle accidents with pedestrians and strategies to deal with it. First International Conference on Traffic Accidents. 2005.
10. World Health Organization. WHO global status report on road safety 2013: supporting a decade of action: World Health Organization; 2013.
۱۱. خزایی س، محمدیان هفشجانی ع، محمدیان م، صالحی نیا ح، افشاری م. بررسی اپیدمیولوژیک حوادث ترافیکی در رانندگان ایران در سال ۱۳۹۲. فصلنامه علمی امداد و نجات ۱۳۹۴: ۷(۱): ۵۱-۶۰.
12. Iranian legal medicine organization [online] Available from: <http://lmo.ir/index.aspx?siteid=1&pageid=2316&newsview=15232> [accessed 17rd november 2013].
13. Iranian legal medicine organization [online] Available from: <http://es.lmo.ir/index.aspx?siteid=85&pageid=3522&newsview=15059/> [accessed 17rd november 2013].
۱۴. معاونت بهداشت، وزارت بهداشت درمان آموزش پزشکی. حوادث و تصادفات عامل اصلی مرگ زودهنگام مردان ایران بهمن ۱۳۹۳
<http://health.behdasht.gov.ir/news/news/> available at: accessed 1394
15. Evans L. The dominant role of driver behavior in traffic safety. Am J Public Health 1996; 86(6): 784-6.
16. Kopits E, Cropper ML, World Bank, Development Research Group. Environment and Infrastructure. Traffic fatalities and economic growth. Washington DC: World Bank, Development Research Group, Infrastructure and Environment; 2003.
۱۷. خیرآبادی غ، بوالهروی ج. نقش عوامل انسانی در تصادفات جاده ای. تحقیقات علوم رفتاری: ۱۳۹۱: ۱۰(۱): ۶۹-۷۸.

۱۸. سوری ح، رویانیان م، زالی ع، موحدی نژاد ع. بررسی تغییرات سوانح ترافیکی قبل و بعد از اجرای چهار فعالیت اجرایی پلیس راهنمایی و رانندگی کشور. پژوهنده

۱۳۸۸: ۱۴(۱): ۲۰-۱۵

۱۹. بهادری منفرد ا، سوری ح، محرابی ی، رحمتی رودسری م، اسماعیلی ع، صالحی م و همکاران. ارائه الگوئی برای پیش‌بینی روند مرگ ناشی از سوانح ترافیکی در ایران

. پژوهش در علوم پزشکی ۱۳۹۱: ۷(۱): ۱۱-۷

۲۰. تقدیسی ح، صبری ف، فقیهی م. سفر سالم و ایمن، سازمان جوانان هلال احمر:

سال ۱۳۹۳

21. Zhou H, Romero SB, Qin X. An extension of the theory of planned behavior to predict pedestrians' violating crossing behavior using structural equation modeling. *Accident Analysis & Prevention*. 2015.
22. Turner C, McClure R, Pirozzo S. Injury and risk-taking behavior—a systematic review. *Accident Analysis & Prevention*. 2004; 36(1):93-101.
23. Brusque C, Alauzet A. Analysis of the individual factors affecting mobile phone use while driving in France: socio-demographic characteristics, car and phone use in professional and private contexts. *Accident Analysis & Prevention*. 2008;40(1):35-44.
24. Elliott MA. Predicting motorcyclists' intentions to speed: effects of selected cognitions from the theory of planned behaviour, self-identity and social identity. *Accident Analysis & Prevention*. 2010;42(2):718-25.
25. Chorlton K, Conner M, Jamson S. Identifying the psychological determinants of risky riding: An application of an extended Theory of Planned Behaviour. *Accident Analysis & Prevention*. 2012;49:142-53.
26. Jahangirfard M, Saravi MM, Mohtasham H. Identifying, Investigating and Ranking Factors Affecting Traffic Accidents (Traffic Collision) in

- Iran. NATIONALPARK-FORSCHUNG IN DER SCHWEIZ (Switzerland Research Park Journal). 2014;104(1).
27. Tseng C-M, Chang H-L, Woo TH. Modeling motivation and habit in driving behavior under lifetime driver's license revocation. *Accident Analysis & Prevention*. 2013;51:260-7.
28. Komba DD. Risk factors and road traffic accidents in Tanzania: A case study of Kibaha District. 2007.
29. Henning JB, Stufft CJ, Payne SC, Bergman ME, Mannan MS, Keren N. The influence of individual differences on organizational safety attitudes. *Safety science*. 2009;47(3):337-45.
30. Bıçaksız P, Özkan T. Impulsivity and driver behaviors, offences and accident involvement: A systematic review. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. 2015.
31. Newnam S, Goode N. Do not blame the driver: A systems analysis of the causes of road freight crashes. *Accid Anal Prev*. 2015;76:141-51.
۳۲. روانشناسی رانندگی در ایران. نوشته اسماعیل محمودی.
<http://persiandrive.blogfa.com/post/55/>
33. Weiner B. An attribution theory of motivation. *Handbook of theories of social psychology*. 2012;1:135-55.
34. Brusque C, Alauzet A. Analysis of the individual factors affecting mobile phone use while driving in France: socio-demographic characteristics, car and phone use in professional and private contexts. *Accident Analysis & Prevention*. 2008;40(1):35-44.