

فرهنگ ایمنی در خانواده

محمد علی باطنی

مشاور و رئیس دفتر معاونت آموزش و پرورش عمومی

بحران پی‌برد، براساس نظریهٔ مریبان
تعلیم و تربیت، قابلیت یادگیری
پایدار و اثربخش در دورهٔ کودکی و
نوجوانی و شکل‌گیری نگرش و
بینش در این گروه سنی، با
ضریب اطمینان بالایی

نقش اساسی انسان در وقوع، تشدید یا پیشگیری از
بحران‌های طبیعی و غیرطبیعی، در دیگر کشورها توجه
روزافزون سازمان‌های بین‌المللی، دولت‌ها، سازمان‌های
غیردولتی و نیز آحاد مردم را در جهت مدیریت مطلوب و مقابله
با بحران‌ها و پیشگیری از آن‌ها افزایش داده است. مطالعات
نشان می‌دهد که مهم‌ترین عامل توسعه در کشورهای توسعه
یافته، عامل انسانی و مؤثرترین نهاد، خانواده و پس از آن
آموزش و پرورش است که با نگاه سرمایه‌انسانی و عامل
توسعهٔ همه جانبه به آموزش و پرورش توجه
می‌گردد، مثلاً در کشورهای ژاپن و آلمان سهم
منابع انسانی در تولید ثروت ملی به ترتیب ۸۰
و ۷۸ درصد و سهم عوامل فیزیکی ۱۸ و
۱۷ درصد است.

با بهره‌گیری از حوادث و
تجارب گذشته و فعلی ایران،
می‌توان بیش از پیش به
اهمیت و جایگاه منابع



در تحقق و اجرای عملی آموزش‌های مورد نظر در این دورهٔ
سنی بسیار مؤثر است. از آن جا که براساس آخرین تحقیقات

انسانی و لزوم آموزش و توسعهٔ فرهنگ ایمنی به عنوان یک
عامل پیشگیرانه، اساسی و کاهش دهندهٔ عوارض ناشی از

جهانی، ۷۵ تا ۸۵ درصد عامل بروز تصادفات را عامل انسانی و بین ۱۵ تا ۲۵ درصد دیگر را دو عامل وسیله نقلیه و جاده تشکیل می‌دهند، چنانچه آموزش فرهنگ ایمنی در خانواده و در دوره آموزش و پرورش عمومی کشور متناسب با نیازها و مقتضیات سنی، اقلیمی و فرهنگی هر استان صورت گیرد، اولاً مردم رعایت قوانین و مقررات و همکاری با نهادها و سازمان‌های ذی‌ربط را حافظ سلامت و بهداشت و امنیت روحی و روانی خود تلقی خواهند کرد، ثانیاً باورهای ایجاد شده در خانواده و در دوران کودکی و نوجوانی در خصوص رعایت قوانین و مقررات و حقوق شهروندان در هر زمینه، در این مرحله نهادینه و پایدار خواهد شد. بدیهی است در چنین شرایطی، اگر اقدامات دولت به صورت جدی، همه جانبه و فراگیر در جهت رفاه شهروندان باشد، قطعاً تأمین و توسعه هزینه‌های سخت‌افزاری در جهت تحقق اهداف نرم‌افزاری قرار خواهد گرفت و مانع پرت منابع خواهد شد. مردم بدون حضور پلیس، نیروی انتظامی، عوامل شهرداری و... حقوق شهروندان دیگر را رعایت خواهند کرد و دانش آموزان آموزش دیده نیز با فرایند فوق، مانع تخلفات احتمالی والدین خود خواهند شد، به شرط آن که نهاد‌های ذی‌ربط هر کدام بر اساس وظایف و مسئولیت‌های خود، ضمن ایجاد تسهیلات برای شهروندان، راه‌کارهای همکاری و پاسخگو بودن خود به مردم را، همچون دیگر کشورها، محترم شمرده، مکانیزم‌های پاسخگویی و جبران خسارت‌های ناشی از ضعف‌های مدیریتی در سازمان‌ها را برای مردم مشخص و اعلام کنند.

در حال حاضر، به‌رغم همه تلاش‌هایی که توسط مسئولان ذی‌ربط در نهادها و سازمان‌های مختلف صورت می‌گیرد، پیشگیری از بحران‌های طبیعی و غیرطبیعی مورد توجه قرار نگرفته است و بعضاً افزایش رو به رشد خسارات مادی و معنوی بعضی از بحران‌ها را در کشور شاهدیم. برای مثال، حسب آمار سازمان‌های مربوط، میانگین خسارات مادی و معنوی ناشی از بحران تصادفات در سال، از میانگین خسارات زلزله و شهدای جنگ تحمیلی بیش‌تر بوده، ایران در سطح جهان رتبه اول تصادفات (مرگ و مصدومیت) جاده‌ای و شهری را دارد. هزینه تصادفات وسایل نقلیه موتوری در جاده‌ها و شهرها در سال ۸۰، بالغ بر ۴۰۰۰ میلیارد تومان بوده که تقریباً معادل ۵٪ سود ناخالص ملی است. (آیتی) در سال ۸۲، بالغ بر ۲۰۰/۰۰۰ کشته و مجروح ناشی از

تصادفات داشته‌ایم (دستورالعمل سیاست‌های جامع و هماهنگی ترافیکی کشور) و خسارات پرداختی صنعت بیمه در سال ۸۱، به میزان ۵ تریلیون و ۵۲۶ میلیارد و ۶۰۰ میلیون ریال اعلام گردیده است. حال اگر بخواهیم بر این آمار و مبالغ خسارات، هزینه‌های هوایی و دریایی ناشی از تصادفات و نقص‌های هواپیما و... را نیز اضافه کنیم، اعداد و ارقام حاصل، نجومی خواهد شد.

امروزه، تصادفات و تلفات ناشی از آن، یک مشکل جهانی است، به طوری که در هر روز ۳۲۰۰ نفر کشته و ۵۰/۰۰۰ نفر مجروح می‌شوند و هزینه‌های مالی ناشی از تصادفات به ۵۰۰ میلیون دلار در سال بالغ می‌گردد. ۸۰ درصد این آمار مربوط به کشورهای در حال توسعه است و کسب رتبه اول خسارت‌های ناشی از تصادفات برای ایران، که کشوری مذهبی و دارای فرهنگی غنی و کهن است و در آیین آن کسب علم به عنوان فریضه شمرده شده، نجات یک انسان برابر با نجات همه انسان‌ها می‌باشد، جای بسی تأمل و تأسف است. شایان ذکر است که با تشکیل کمیسیون ایمنی و کمیته‌های وابسته به آن در دو سال گذشته، بحمدالله اقدامات مؤثری در جهت کنترل و کاهش تصادفات و حتی شدت تصادفات به عمل آمده است.

براساس آمار مربوط به حوادث طبیعی نیز، طی هشتاد سال اخیر بیش از ۸۰ زلزله شدید در ایران رخ داده است که بیش از یک صد و بیست هزار کشته به جای گذاشته است. میزان مرگ‌ومیر ناشی از زلزله در ایران، ۱۷ درصد کل تلفات این سانحه در جهان است و به تعبیری، نزدیک به $\frac{1}{5}$ تلفات جهان را تشکیل می‌دهد. این در حالی است که حدود ۶۷ درصد از مناطق ایران در معرض وقوع زلزله‌های شدید قرار دارد. نکته دیگر، خسارت ناشی از سیل است که آن نیز در ایران کم‌تر از زلزله نیست. به عنوان نمونه در سال ۱۳۶۵، در اثر جاری شدن سیل در ۸ استان کشور، حدود $\frac{1}{8}$ خاک کشورمان زیر آب رفت که خسارات ناشی از آن بالغ بر ۱۵۰ میلیارد ریال برآورده شده است. هم‌چنین در سیل اخیر استان‌های گلستان و خراسان، علاوه بر ۵۰۰ کشته، خسارات مالی ناشی از آن ۵۰۰ میلیارد ریال برآورد شده است. (روزنامه صدای عدالت، مورخ ۸۳/۵/۱۲) خسارات ناشی از آتش‌سوزی، بیماری‌ها، خشکسالی، آلودگی‌های صوتی، بچه‌های خیابانی، طلاق، بحران هویت، فرار مغزها و... هر کدام نیاز به تحلیل و تبیین دارد. ولی سؤال مهم این است که

حسب آمار سازمان‌های مربوط، میانگین خسارات مادی و معنوی ناشی از بحران تصادفات در سال، از میانگین خسارات زلزله و شهدای جنگ تحمیلی بیش‌تر بوده. ایران در سطح جهان رتبه اول تصادفات (مرگ و مصدومیت) جاده‌ای و شهری را دارد.

آیا این بحران‌ها و حوادث طبیعی و غیرطبیعی صرفاً در ایران وجود دارد یا در دیگر جوامع نیز به‌وقوع می‌پیوندد؟ سؤال دیگر این‌که: آیا دیگر کشورها با برنامه‌ریزی، مدیریت بحران، هماهنگی نهادها و سازمان‌ها،

عزم ملی و آموزش مستمر و پیوسته توانسته‌اند بر بعضی از این بحران‌ها فائق آیند یا آن‌را کاهش دهند، یا نتوانسته‌اند؟! پاسخ به سؤال فوق چه در مورد حوادث طبیعی و چه غیرطبیعی در دیگر کشورها، کاملاً مستند و روشن است و بیانگر موفقیت در توقف یا کاهش آن می‌باشد. برای مثال، کشور ژاپن که روی گسل زلزله قرار دارد یا هلند و ترکیه و دیگر کشورها که آمار تصادفات و مرگ و میر ناشی از آن در آن‌ها بسیار بالا بوده، موفق شده‌اند بسیاری از خسارات مادی و معنوی ناشی از حوادث طبیعی و غیرطبیعی را با تکیه بر عامل نیروی انسانی کاهش دهند. پس مشکل اساسی در کشور ما چیست و چه باید کرد؟

در این جا به راه کارهایی برای کاهش خسارات مادی و معنوی ناشی از حوادث و تصادفات اشاره می‌شود:

۱- در آموزش فرهنگ ترافیک و ایمنی و هر مؤلفه

دیگر

دیگر

مردم اطفال

دیگری که به صورت مستقیم و غیرمستقیم به آن مربوط می‌شود، به دلیل این‌که رفتار مورد انتظار در مناسبات ترافیکی، فی‌مابین افراد شکل می‌گیرد، لازم است همه افراد آموزش‌های لازم را ببینند، زیرا آموزش یک گروه و چشم‌پوشی ولو موقت از گروه‌های دیگر، موجب رعایت صحت مناسبات از سویی و عدم رعایت آن از سوی دیگر شده، نتایج آموزش فرصت عینیت نمی‌یابد. بنابراین، کسی که مناسبات درست فرهنگ ترافیکی را می‌شناسد و آن را به کار می‌بندد، به تدریج انگیزه رفتار خود را به دلیل عدم رعایت دیگران از دست می‌دهد. الگو بودن والدین برای فرزندان، به منظور رعایت قوانین و مقررات و احترام به قانون و مجریان آن، چه در فرهنگ ترافیک و چه در دیگر امور شهروندی، از

نکات بسیار مهمی است که باید مورد اهتمام جدی والدین باشد. صد البته رفتار صحیح پلیس و مأموران آن نیز در جهت رعایت یا خدای ناکرده عدم رعایت قوانین ترافیکی در کل جامعه تأثیر مضاعف دارد.

۲- آموزش فرهنگ ترافیک، مخاطب خاص ندارد و همه به گونه‌ای مخاطب آن خواهند بود و شاید آموزش ساکنان مکان‌های حادثه خیز و شهرهای بزرگ، ساکنان اطراف جاده‌های پررفت و آمد و... باید در اولویت قرار گیرد.

شاخص‌های اولویت آموزش‌ها را با توجه به تأثیرگذاری و حوزه نفوذ افراد می‌توان تعیین کرد. برای مثال، آموزش افرادی که به دلیلی الگوی رفتار دیگر افرادند (قهرمانان ورزشی و هنری، سیاستمداران و...)، در اولویت قرار دارد، ولی آموزش سایر مخاطبان به هیچ وجه نباید در زمان‌های متفاوت که با هم فاصله زیادی دارند، انجام شود. نقش مجموعه‌ها و فیلم‌های تلویزیونی و برنامه‌های رادیویی در این خصوص بسیار مهم است.

۳- محتوای آموزش‌ها: در تعیین محتوای آموزش‌ها باید دقت کرد و از پرداختن صرف به نشانه‌های مشکل خودداری و به ریشه‌ها توجه کرد. برای مثال، اشخاص به دلیل نشناختن چراغ قرمز یا پیامدهای ناشی از آن نیست که تخلف می‌کنند، بلکه اصولاً آن‌ها آدم‌های بردباری نیستند و در مقابل عجله و شتابزدگی خود نمی‌توانند مقاومت کنند، لذا در محتوای آموزش‌ها باید به دنبال افزایش درجه بردباری آنان بود، نه فقط افزایش آگاهی آن‌ها.

گاهی با بحث و گفت‌وگوی آموزشی درباره آستانه تحمل افراد و میانگین این آستانه می‌توان قوانین و مقررات ترافیکی را تعدیل و آن قوانین را با ظرفیت مخاطبان همسو کرد و ضریب اطمینان رعایت آن‌ها را افزایش داد. آموزش گیرندگان از طریق کارگروهی می‌تواند در تعیین این میانگین مشارکت داشته، نسبت به رعایت آن تعهد اخلاقی پیدا کنند.

۴- روش‌های آموزش: روش‌های آموزش باید کاملاً تعاملی باشد و شرکت کنندگان در تعامل با مسایل و موضوعات و براساس تجربه‌های دست اول شخصی به رشد مهارت‌های مربوط به خود بپردازند.

برای کسب تجربه‌های دست اول، استفاده از مکان‌های دیجیتال شبیه‌سازی شده بسیار مفید و کم‌خطر خواهد بود و بر جذابیت آموزش‌ها نیز خواهد افزود. برای مثال در بازی‌های گیم

نت بومی تهیه شده توسط پلیس و باهمکاری دیگر بخش‌ها، امتیازات منفی برای تخلفات در بازی منظور گردد و...

روش‌های کارگروهی مسئله محور، آموزش‌های عملی، حل مسئله و... از روش‌های مناسب در آموزش این مهارت‌ها به شمار می‌آیند. باید مراقب باشیم که روش‌ها، داده (DATA) محور نباشند، بلکه پردازش (PROCESS) محور باشند.

بعضی از فعالیت‌های مشترک و غیرمشترک آموزش و پرورش با نهادهای ذی‌ربط عبارت‌اند از:

- فراخوان مقاله، تحقیق، انشاء و... در خصوص قوانین و مقررات، رعایت حقوق شهروندی و... در فعالیت‌های مکمل و فوق برنامه‌ها.

- برگزاری برنامه‌های اردویی مشترک آموزش و پرورش با اداره راهنمایی و رانندگی، وزارت راه و ترابری، شهرداری و...
- نصب تابلوهای ایمنی و هشدار دهنده در مکان‌های مناسب، خصوصاً نقاط حادثه خیز جاده‌ها و به ویژه در ورودی شهرها.

- نصب بیلبوردهای اطلاع رسانی در مهم‌ترین میدان‌های تهران و استان‌های بزرگ و جاده‌ها، ارائه آمار و اطلاعات و توصیه‌ها به شهروندان، برای جلوگیری از بروز حوادث و تبعات ناشی از آن.
- نظرسنجی‌های مستمر از مخاطبان مختلف، به صورت هدفدار و آموزشی، به منظور اصلاح قوانین و مقررات، عملکرد نیروهای انتظامی و پلیس و تغییر در آموزش‌ها و روش‌های سخت‌افزاری و نرم‌افزاری فرهنگ ترافیک.

- بستر سازی برای مشارکت واقعی دانش‌آموزان، شهروندان و رانندگان برای یاری رساندن به پلیس از طریق ارائه مشکلات و پیش‌نهادهای مورد نظرشان و قدردانی و تشکر از بهترین‌ها.

- مصاحبه (و انتشار آن از طریق مطبوعات و صدا و سیما) با خانواده‌های آسیب دیده از تصادفات که بعضاً با از دست دادن فرزندان یا نان‌آور خانواده یا مجروح شدن آنان، کل خانواده در همه زمینه‌ها آسیب دیده‌اند و حتی از نظر اقتصادی زیر خط فقر قرار گرفته‌اند و تأثیر این‌گونه حوادث بر روی اقوام و اعضای خانواده آسیب دیده و تغییر سمت و سوی زندگی آنان در یک مقطع زمانی و حتی تا پایان زندگی و...