

فرهنگ ایمنی در خانواده

محمد علی باطنی

مشاور و رئیس دفتر معاونت آموزش و پرورش عمومی

حال با توجه به این دل‌بستگی‌ها و وابستگی‌های معقول (نه صرفاً عاطفی و احساسی) خانواده‌های ایرانی که در جای خود بسیار ارزشمند است و برای تحکیم و تقویت آن،

عشق و امید به سلامت و امنیت روحی و روانی فرزندان در خانواده‌های ایرانی، براساس آموزه‌های دینی و ملی (به رغم شرایط فعلی، یعنی زندگی ماشینی و اینترنتی، اشتغالات چند نوبته والدین و عصر ارتباطات و اطلاعات و... که کم‌تر فرصت ارتباط و گفت و گو با فرزندان را فراهم می‌کند)، از چنان جایگاهی برخوردار است که هرگونه دغدغه و ناراحتی فرزندان از طفولیت تا بزرگسالی و پس از ازدواج آنان نیز موجب سلب آسایش و آرامش والدین می‌گردد و حتی خانواده‌های کم درآمد و متوسط جامعه برای تضمین موفقیت فرزندان خود در عرصه‌های مختلف زندگی، حاضرند بسیاری از مشکلات و سختی‌ها را با جان و دل تحمل کرده، از خوشی‌های چندین و چند ساله خود به نفع فرزندان چشم‌پوشی نمایند.



هم خانواده‌ها و هم سازمان‌ها و نهادهای فرهنگی باید تلاش و مراقبت کنند، چگونه می‌شود از آموزش و ارائه الگوهای درست عملی به فرزندان در خصوص مسائل ایمنی و عبور و مرور و ترسیم دقیق چهره مرگ و مجروحیت و به تبع آن معلول شدن یا زیر خط فقر قرار گرفتن کل خانواده یا تغییر مسیر زندگی اعضای آن به دلیل تصادفات و خسارت‌های مادی و معنوی ناشی از آن غافل گردید و پس از ایجاد بحران و مشکل، درصدد درمان یا پیشگیری از آسیب‌های بعدی برآمد؟ از این‌رو، برای پیشگیری از حوادث به صورت اعم و مشکل تصادفات و تصادفات فرزندان خود به طور اخص، به نکاتی اشاره می‌شود.

یکی از آموزش‌های اساسی برای نوآموزان در دوره‌های پیش‌دبستانی و ابتدایی، آموزش مهارت‌هایی است که آنان با یادگیری آن مهارت‌ها بتوانند رفتاری مناسب در ارتباط با ایمنی عبور و مرور در جاده و خیابان از خود نشان دهند. از آن‌جا که آمار تصادفات، به‌ویژه تصادفات عابرین و موتورسواران در کشور ما، متأسفانه رتبه‌های اول را در دنیا دارد، باید چاره‌ای اندیشید و راهکارهای مواجهه با آن را همراه با پرورش روحیه احترام به قانون، نظم و انضباط، حفظ سلامت و شناخت قوانین و مقررات و عمل به آن در محیط خانه، مدرسه و جامعه آموزش داد. بدیهی است که اولین و مؤثرترین گام آموزش، باید در دوره طفولیت و نوجوانی و در خانواده برداشته شود. بنابراین اگر خانواده‌ها به سلامت و امنیت روحی و روانی فرزندان خود علاقمندند، که قطعاً این‌گونه است، باید در دوره پیش از دبستان و دوره ابتدایی به نکات زیر توجه جدی داشته باشند:

- ۱- با هدف شناخت وسایل نقلیه و محل عبور و مرور و چگونگی استفاده از آن، تهیه کتاب‌های نقاشی، داستان و... با موضوع ایمنی را برای فرزندان خود مورد توجه جدی و مستمر قرار دهند.

- ۲- با پرورش ذوق هنری، انجام کارهای دستی و آموزش از طریق نوشتن، نقاشی کردن یا گفتن کودک و نوشتن بزرگ‌ترها، بستر آموزش و آشنایی آنان را با وسایط نقلیه و ایمنی عبور و مرور فراهم کنند. برای مثال، از فرزند خود بخواهند آن‌چه را که در تصویر می‌بیند تعریف کند، تصاویری را که نام می‌برد رنگ‌آمیزی کند، تصاویر را قیچی و مرتب یا شماره‌گذاری نماید، محل‌های خطر برای بازی یا دوچرخه‌سواری و... را از محل‌های بی‌خطر مشخص کند و حتی المقدور چرایی آن را برای اعضای خانواده یا همسالان بیان کند. والدین باید با خریدن کتاب‌هایی با موضوع

ایمنی عبور و مرور، متناسب با سنین فرزندان خود، به صورت مستمر برای آموزش آنان اهتمام داشته باشند. ارزش و اهمیت این کار کم‌تر از خرید پوشاک و خوراک نیست.

۳- ضروری است والدین با قصد عملیاتی کردن آموزش‌های ارائه شده از طریق کتاب به فرزندان خود، در محل‌هایی خارج از خانه، امکان کاربرد آن‌ها را فراهم نمایند تا عملاً فرایند آموزش‌های ایمنی و نقاط قوت و ضعف به‌کارگیری آن‌ها توسط کودک، برای والدین مشخص گردد و والدین محترم به صورت حضوری و چهره به چهره نسبت به آموزش و توسعه فرایند یادگیری و مهارت‌آموزی ایمنی عبور و مرور اقدام کنند و باتشویق و ترغیب فرزندان، مانع از وارد آمدن آسیب‌های بعدی به آنان در عبور از خیابان، دوچرخه‌سواری و بازی‌های کودکانه و... گردند.

۴- نقش الگویی درست یا غلط والدین در هنگام رانندگی، رعایت قوانین و مقررات، احترام به رعایت حقوق شهروندان، احترام به پلیس و جایگاه آن و... از دیگر مواردی است که

بدیهی است والدینی که خود در عمل، تخلف و عدم رعایت قوانین را با رانندگی غیرمجاز، عبور از چراغ قرمز و... به فرزندان آموزش داده‌اند، نمی‌توانند در آینده فرزندان خود را مکلف کنند که در هنگام رانندگی، موتورسواری، دوچرخه‌سواری و... بایدها و نبایدهای مورد انتظار را رعایت کنند.



پروژه‌سکاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی

می‌تواند در سلامت و امنیت جدی فرزندان و در پیشگیری یا

بروز حوادث مؤثر باشد. بدیهی است والدینی که خود در عمل، تخلف و عدم رعایت قوانین را با رانندگی غیرمجاز، عبور از چراغ قرمز و... به فرزندان آموزش داده‌اند، نمی‌توانند در آینده فرزندان خود را مکلف کنند که در هنگام رانندگی، موتورسواری، دوچرخه‌سواری و... بایدها و نبایدهای مورد انتظار را رعایت کنند. در چنین شرایطی، فرزندان حتی پذیرای شنیدن تذکرات والدین نیز نخواهند شد و چه بسا رفتارهای الگویی کسب شده را، یکی پس از دیگری، به رخ والدین بکشانند و...

۵- ایمنی در هر جامعه بر چهار اصل زیر استوار است:

الف - باور ایمنی

ب - دانش به‌کارگیری صحیح وسایل ایمنی

ج - احترام به قوانین

د - دسترسی به ملزومات ایمنی

بدون شک برای ایجاد باور ایمنی در افراد هر جامعه باید فرهنگ‌سازی و آموزش سرلوحه کار قرار گیرد. هرگونه تغییر نگرش در عرصه‌های مختلف زندگی، به‌ویژه در رفتارهای ترافیکی و ایمنی، نیازمند فرهنگ‌سازی است. فرهنگ مقوله‌ای فردی است مبتنی بر رفتار انسان‌ها و فقط با ارتقای فرهنگ در تک‌تک شهروندان می‌توان به ارتقای فرهنگ جامعه امیدوار بود. بنابراین، تکوین شخصیت و آموزش و الگوسازی در دوره‌های پیش دبستانی و ابتدایی در خانواده‌ها، از جایگاه ویژه‌ای

از کل مرگ و میر مرتبط با حوادث را تشکیل می دهند؟

آیا می دانید:

حوادث ترافیکی در جهان، عامل ۲/۵٪ از کل عمر از دست رفته، در منطقه مدیترانه شرقی، عامل ۲٪ از کل عمر از دست رفته و در ایران در سال ۷۹، عامل ۱۳٪ از کل عمر از دست رفته بوده است که در حدود ۵ برابر میانگین جهان و در حدود ۶ برابر میانگین منطقه مدیترانه شرقی می باشد؟

آیا می دانید:

زیان های اقتصادی ناشی از سال های از دست رفته عمر در پی حوادث ترافیکی، بیش از ۴۸۰۰ میلیارد تومان در سال ۷۹ بوده است؟

هزینه های اقتصادی ناشی از حوادث ترافیکی در ایران بیش از ۱۲ میلیارد دلار، معادل هزار میلیارد تومان، برآورد شده است. در سال ۱۳۷۹:

– بیش از ۱۷/۰۵۹ نفر در گذشته اند.

– بیش از ۱۰۸/۳۰۰ نفر مصدوم شده اند.

– مبلغ خسارات اموال پرداختی توسط شرکت های بیمه، بیش از ۱۹۰/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال بوده است.

– مبلغ خسارات جانی پرداختی توسط شرکت های بیمه، بیش از ۱/۲۴۳/۴۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال بوده است.

در سال ۱۳۸۰: بیش از ۱۹/۷۹۷ نفر فوت و بیش از ۱۱۷/۵۶۶ نفر مصدوم شده اند.

در سال ۱۳۸۱: بیش از ۲۱/۸۷۳ نفر فوت و بیش از ۱۶۷/۳۷۲ نفر مصدوم شده اند.

در سال ۱۳۸۲: بیش از ۲۵/۷۲۲ نفر فوت و بیش از ۲۲۲/۳۰۹ نفر مصدوم شده اند.

در سال ۱۳۸۳: بیش از ۲۶/۰۸۹ نفر فوت و بیش از ۲۴۵/۷۵۴ نفر مصدوم شده اند.

در سال ۱۳۸۴: بیش از ۲۷/۷۴۶ نفر فوت و بیش از ۲۷۴/۲۵۷ نفر مصدوم شده اند. (دستورالعمل اجرایی ضوابط

احراز سلامت جسمانی و روانی، ۱۳۸۴)

بررسی دقیق تر حاکی از آن است که بیش از ۸۰٪ کشته شدگان را مردان تشکیل می دهند و از بین مردان کشته شده، ۴۷٪ در گروه سنی ۲۰ تا ۵۰ سال قرار دارند که ۳۸٪ از جمعیت جامعه را تشکیل می دهند. مردان این گروه سنی علاوه بر آن که به عنوان نیروی انسانی مولد جامعه نقش تعیین کننده ای در اقتصاد ملی و درآمد سرانه ملی که نسبت مستقیم با درآمد و رفاه و آسایش

برخوردار است. به عنوان مثال، رفتار رانندگی والدین (بستن کمربند ایمنی، رعایت قوانین و مقررات در هنگام حرکت و...) و نیز تجهیزات ایمنی وسایل نقلیه آن ها، در حضور یا عدم حضور پلیس نباید تغییر یابد؛ در غیر این صورت، بیانگر عدم باور والدین به رعایت مسائل ایمنی است. از این رو، برای تقویت این باور به والدین توصیه می شود که ماهانه یک بار به بیمارستان های پذیرنده افراد آسیب دیده از حوادث رانندگی مراجعه کنند یا با خانواده های آنان ملاقات نمایند تا مشاهده کنند که در اثر یک غفلت، یک بی احتیاطی، یک غرور ناشی از مطمئن بودن از عدم وقوع حادثه و... چگونه خود و دیگران را دچار مشکلات چندین و چند ساله کرده اند.

آیا می دانید:

براساس آمار موجود، حوادث، پس از بیماری های قلبی و عروقی، دومین علت مرگ و میر را در کشور ما تشکیل می دهند و در گروه سنی زیر ۴۰ سال، متأسفانه اولین علت مرگ و میر به شمار می آیند که در این میان حوادث ترافیکی بیش از ۷۱٪

هروگانه تغییر نگرش در

عرصه های مختلف زندگی،

به ویژه در رفتارهای ترافیکی و

ایمنی، نیازمند فرهنگ سازی

است. فرهنگ مقوله ای فردی

است مبتنی بر رفتار انسان ها و

فقط با ارتقای فرهنگ در تک تک

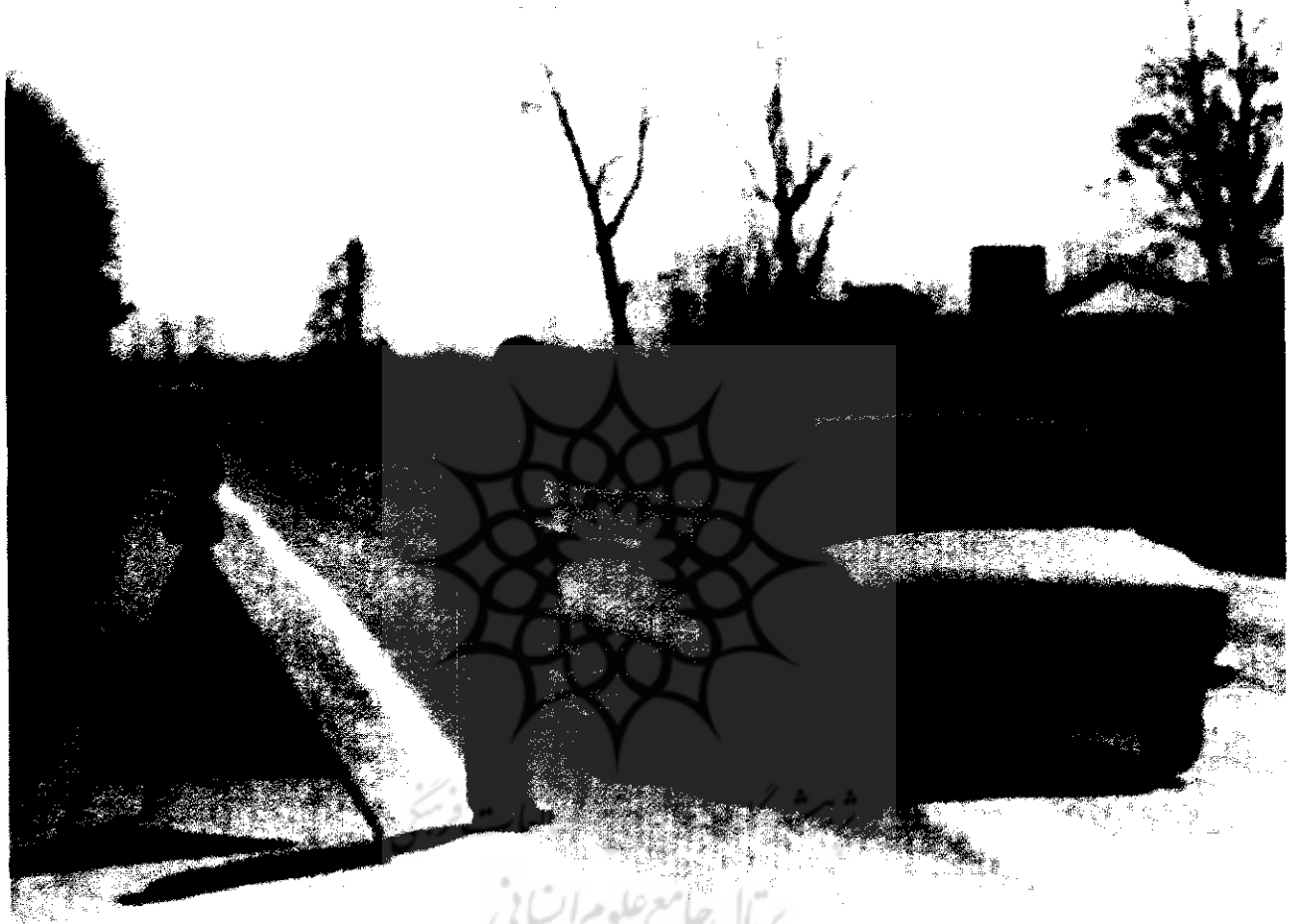
شهروندان می توان به ارتقای

فرهنگ جامعه امیدوار بود.

عمومی جامعه دارد، ایفا می‌کنند، به علت شرایط فرهنگی جامعه که مرد منبع اصلی تأمین معاش خانواده است، فقدانشان ضمن مواجه کردن خانواده با بحران‌های مالی و اقتصادی جبران‌ناپذیر، اثرات اجتماعی به مراتب ناگوارتری از جمله: از هم پاشیدگی کانون خانواده، انواع بحران‌ها و ناراحتی‌های روانی و جسمی و معضلات مرتبط با کشیده شدن به ورطه‌های فساد اخلاقی، بزهکاری، اعتیاد و... را به همراه دارد.

هم چنین، در حالی که در کشور سوئد در سال ۲۰۰۲، عده کشته شدگان، ۵۰۰ نفر بوده است، این میزان در ایران در سال مشابه، معادل ۲۱/۸۷۳ نفر گزارش گردیده است که نسبت ۱ به ۲۰۰ برقرار می‌باشد.

در بررسی مقایسه‌ای بین عده فوت شدگان در تصادفات به تعداد خودرو در ایران و کشورهای توسعه یافته، که براساس شاخص بین‌المللی تعداد کشته شدگان به ازای هر ۱۰/۰۰۰



وسيلة نقلیه انجام می‌پذیرد، حد استاندارد پذیرفته شده برای متوفیان حوادث ترافیکی ۲/۵ - ۱ نفر کشته به ازای هر ۱۰/۰۰۰ وسیله نقلیه است که در این ارتباط کشور ما پس از هندوستان با ۳۳ نفر کشته به ازای هر ۱۰/۰۰۰ وسیله نقلیه، در مقام دوم آسیا قرار دارد، در حالی که در کشورهای توسعه یافته‌ای نظیر ژاپن، این میزان ۱/۴ و در استرالیا ۱/۸ نفر می‌باشد. حتی امروزه در کشورهای در حال توسعه آسیایی نظیر: مالزی، تایلند، ترکیه و... که خط مشی و استراتژی WHO را اجرا کرده‌اند، این میزان از ۱۲/۷ - ۵/۷ نفر متغیر بوده، در تایوان به ۲/۱ نفر، در

بررسی مقایسه‌ای مرگ و میر در ایران و کشورهای توسعه یافته و استناد به آمار منتشر شده توسط سازمان پزشکی قانونی مؤید این نکته است که عده کشته شدگان حوادث ترافیکی در دهه اخیر به بیش از ۲ برابر افزایش یافته است (از ۱۰۵۱۲ نفر در سال ۷۳ به ۲۱/۸۷۳ نفر در سال ۸۱) و به همان نسبت، عده کشته شدگان در هر روز از سال از ۲۸/۸ به ۵۹/۲ نفر رسیده است. به عبارت دیگر، یک کشته در هر ۵۰ دقیقه در سال ۷۳، به یک کشته در هر ۲۴ دقیقه در سال ۸۱ رسیده است. (آمار پزشکی قانونی، ۱۳۸۵)

محدوده استاندارد جهانی پذیرفته شده، رسیده است.

در خارج از قاره آسیا، در اروپا، خط مشی و سیاست «حتی یک کشته پذیرفته نیست» حاکم می‌باشد که در این خصوص کشورهای سوئد و دانمارک اقدامات جدی را دنبال کرده‌اند، به نحوی که توانسته‌اند میزان این شاخص را به کم‌تر از ۱ فوت به ازای هر ۱۰/۰۰۰ وسیله نقلیه برسانند.

کشورهایی نظیر آلمان و فرانسه با اقدامات همه جانبه توانسته‌اند در طول یک دهه، عده کشته شدگان حوادث ترافیکی را به رغم افزایش سالیانه تعداد خودرو، تا میزان نصف تقلیل دهند. بر این مبنا در فرانسه عده کشته شدگان از ۱۵/۰۰۰ نفر به ۷/۵۰۰ نفر کاهش یافته است.

بررسی مقایسه‌ای عده کشته‌ها به عده کشته و مجروح در کشورهای مختلف حاکی از آن است که این میزان در انگلستان و آمریکا در پایین‌ترین حد و معادل ۰/۰۱۲ نفر و در هندوستان و ایران در بالاترین حد و به ترتیب معادل ۰/۱۸۵ و ۰/۱۴۵ نفر می‌باشد. این در حالی است که انگلستان با دارا بودن تعداد وسایل نقلیه موتوری ۲۶ برابر ایران، نسبت عده کشته‌ها به عده کشته و مجروح آن ۱۲ برابر کم‌تر از ایران است. حال با توجه به تولید انبوه اتومبیل در ایران و ورود سالانه بیش از ۷۰۰/۰۰۰ خودروی جدید به ناوگان حمل و نقل و آن هم در شرایطی که این خودروها از استانداردهای ایمنی جهانی فاصله دارند، و نیز شرایط سهل صدور گواهینامه رانندگی (صدور بیش از ۱/۲۰۰/۰۰۰ گواهینامه در سال اخیر)، از هم اکنون می‌توان، در صورت ادامه روند موجود، وقوع یک فاجعه ملی را در آینده‌ای نزدیک پیش‌بینی کرد و حتی آن را اجتناب‌ناپذیر دانست.

براساس گزارش تحلیلی سازمان بهداشت جهانی، بیش از ۹۵٪ از مرگ و میرهای ناشی از حوادث ترافیکی، با به کارگیری سیاست‌ها و تمهیدات نه چندان پرهزینه قابل پیشگیری‌اند. آمار حاکی از آن است که در حوادث ترافیکی سه عامل عمده انسان، جاده و خودرو نقش اساسی دارند، که در این میان عامل جاده در حدود ۱۵٪، خودرو در حدود ۵٪ و عامل انسانی با بیش از ۸۰٪، بیش‌ترین نقش را در بروز حوادث ترافیکی برعهده دارند و با توجه به این که در ایران ۴۵٪ از کشته شدگان را رانندگان موتورسیکلت‌ها تشکیل می‌دهند، آیا می‌دانید با سوار کردن کودکان بر ترک موتور، آن‌ها را با خطر جدی مرگ مواجه می‌سازید؟ آیا می‌دانید حرکت در پیاده‌روها جان بسیاری از عابرین را توسط موتورها گرفته است؟ آیا می‌دانید موارد مرگ و

میر در حوادث ترافیکی ناشی از ضربه به سر است و اگر تمامی موتورسواران از کلاه ایمنی استفاده می‌کردند می‌توانستیم شاهد حداقل کاهش ۴۰ درصدی در مرگ ناشی از حوادث ترافیکی باشیم؟ (بروشور جاده ایمن، ۱۳۸۳) آیا می‌دانید در ایران سالانه بیش از ۲۶/۰۰۰ نفر جان خود را در جاده‌ها و حوادث ترافیکی از دست می‌دهند؟ آیا همه این قربانیان بی‌تقصیر بوده‌اند؟ آیا تمامی قربانیان توانایی رانندگی و موتورسواری و مهارت‌های لازم را نداشته‌اند؟ آیا رفتار غلط عابرین در عبور و مرور، عبور از بزرگراه‌ها، استفاده نکردن از پل‌های هوایی و کمربند ایمنی و عدم رعایت حق عبور خودروها و چراغ‌های سبز و قرمز در بسیاری از این مرگ‌ها مستقیماً مؤثر نبوده‌اند؟

در سال‌های اخیر، حدود ۴۰۰/۰۰۰ نفر در اثر تصادفات به صورت سطحی یا عمیق زخمی و مصدوم شده‌اند که بخشی از آنان دچار قطع نخاع گردیده‌اند، برخی چند سال در حالت اغما به سر برده‌اند، بعضی دیگر عضوی از بدن خود را برای همیشه از دست داده‌اند، عده‌ای از آن‌ها دردهای طولانی مدت را تحمل کرده‌اند و برخی دیگر با موانع جدی بر سر راه موفقیت‌های بعدی در زندگی روبه رو شده‌اند. آیا تاکنون غم و اندوه طولانی مدت همسر و فرزندان افراد حادثه دیده را تجسم کرده‌اید؟ امیدواریم شما از کسانی نباشید که بخواهید تجربه دیگران را در این زمینه، دوباره تجربه کنید، زیرا کسانی که تجربه‌های خود و دیگران را در زندگی به فراموشی می‌سپارند، مجبور خواهند بود اشتباهات، مشکلات و خسارت‌های مادی و معنوی آنان را نیز تجربه کنند.

منابع:

- نوری، حسن و خورشاهی، آذر: رفتار و فرهنگ ترافیک.
- گویا، مهدی و دلآوری، علیرضا: جامعه ایمن.
- دستورالعمل اجرایی ضوابط احراز سلامت جسمانی و روانی انواع گواهی‌نامه‌های رانندگی، مصوب هیأت وزیران در تاریخ ۸۴/۳/۱۸.
- بروشور جاده ایمن، به مناسبت روز جهانی بهداشت در سال ۱۳۸۳.
- آمار پزشکی قانونی در سال ۱۳۸۵.