



# جوان وایمنی راه

مؤلف: نللی غصینی

مترجم: مهدی علمدار



”منطقه آفریقا یکی از بالاترین میزان تلفات ناشی از سوانح رانندگی را در جهان دارد و بیشتر قربانیان، جوانانی چون خود من هستند. ما حق، مسئولیت و توانایی تغییر این وضعیت را داریم. کتابچه راهنمای جوان و ایمنی راه، ابزار جانبی ضروری برای مجموعه ابزار ایمنی ماست. این ابزار به ما کمک می‌کند تا تواناییمان را برای تبدیل شدن به کاربران جاده ایمن تر بهبود بخشیده و حامیان موثری برای ایمنی راه شویم.“

### شیلا آتینو

۲۵ساله / کنیا

”من در کارگاه ایمنی راه یورز در اجلاس جوانان مسقط شرکت کردم و چیزهای زیادی در آنجا یاد گرفتم. فکر نمی‌کردم ایمنی راه، با بیش از ۱۰۰۰ جوانی که روزانه جان خود را از دست می‌دهند، مساله ای به این بزرگی و مهمی باشد. پس از این کارگاه، این پیام را در بین دوستان و خانواده ام پخش کردم و می‌دانم این کتابچه راهنما به جوانانی مثل من آگاهی لازم را برای ایمن بودن در راه‌ها می‌دهد.“

### سمر ف. الجاحف

۱۹ ساله / لبنان

”جوانان بیش از همه از بهبود ایمنی راه سود می‌برند، زیرا اغلب، جان آنها در راه‌های جهان در معرض خطر است. آنها همچنین به عنوان حامیان و مجریان طرح‌های ایمنی راه، پتانسیل فراوانی برای کمک‌های ارزشمند دارند. سازمان بهداشت جهانی با کمال میل از یورز \_ جوانان طرفدار ایمنی راه \_ برای کمک به جوانان سراسر جهان به ویژه به خاطر تلاششان برای جلب میزان حمایت آنها پشتیبانی می‌کند.“

### ایتن کراگ

مدیر دایره پیشگیری از خشونت و آسیب و معلولیت سازمان بهداشت جهانی

# کتابچه راهنمای جوان و ایمنی راه

مؤلف: نللی غصینی

مترجم: مهدی علمدار

## **Youth and Road Safety Action Kit**

Compiled by: Nellie Ghusayni

Translated by: Mehdi Alamdar

سرشناسه : غصینی، نللی Ghusayni, Nellie  
عنوان و نام‌پدیدآور : کتابچه راهنمای جوان و ایمنی راه/مؤلف نللی غصینی؛  
مترجم مهدی علمدار.  
مشخصات نشر : تهران: دستان، ۱۳۹۴.  
مشخصات ظاهری : ۵۲ ص. مصور (رنگی)، جدول (رنگی)، نمودار (رنگی)؛ ۲۹×۲۲ س.م.  
شابک : ۹۷۸-۶۰۰-۲۹۷۰-۱۳-۸  
وضعیت فهرست‌نویسی: فیبا  
یادداشت : واژه‌نامه.  
یادداشت : کتابنامه: ص. ۴۵.  
موضوع : ترافیک -- پیش‌بینی‌های ایمنی  
موضوع : راه‌ها -- پیش‌بینی‌های ایمنی  
شناسه افزوده : علمدار، مهدی، ۱۳۵۹-، مترجم  
رده‌بندی کنگره : ۱۳۹۴ ک ۲ غ / ۵۶۱۴ HE  
رده‌بندی دیویی : ۳۶۳/۱۲۵  
شماره کتابشناسی ملی : ۴۰۲۳۹۰۷



میدان انقلاب، خ اردیبهشت، خ وحید نظری، پلاک ۱۴۶. تلفن: ۶۶۹۵۴۸۰۰

نام کتاب: راهنمای جوان و ایمنی راه

تألیف: نللی غصینی

ترجمه: مهدی علمدار

ویراستار: حمید یاری

صفحه‌آرایی: رزیتا پیدایش

چاپ اول: ۱۳۹۴ - شمارگان: ۳۰۰۰ نسخه - چاپ: اسکویی

ISBN: 978-600-2970-13-8

شابک: ۹۷۸-۶۰۰-۲۹۷۰-۱۳-۸

قیمت: ۱۰۰۰۰ تومان

تلفن پخش: ۶۶۴۶۱۰۲۱

حق چاپ و نشر محفوظ و متعلق به کانون جهانگردی اتومبیل‌رانی جمهوری اسلامی ایران است.

# مقدمه

کانون جهانگردی ایران در سال ۱۳۱۴ با هدف فراهم آوردن موجبات آسایش و تسهیل مسافرت جهانگردان ایرانی به خارج و جهانگردان خارجی در ایران تشکیل شد و با گذراندن مراحل قانونی در سال ۱۳۱۷ به صورت رسمی و با شماره ۴ در اداره ثبت شرکت‌ها به ثبت رسید. کانون در طول هشتاد سال فعالیت خود، وظیفه ارائه خدمات در تمام جنبه‌های گردشگری و اتومبیلرانی از جمله امداد خودرو، برگزاری رالی‌های مختلف اتومبیلرانی، صدور اسناد و مدارک سفر از جمله گواهینامه بین‌المللی رانندگی خودرو و موتورسیکلت، دفترچه بین‌المللی مالکیت وسیله نقلیه موتوری، پلاک ترانزیت، مجوز بین‌المللی عبور خودرو (کارنه دوپاساژ) را انجام داده است. این فعالیت‌ها بر اساس مفاد کنوانسیون‌های بین‌المللی ۱۹۲۶ پاریس، ۱۹۴۹ ژنو و ۱۹۶۸ وین، که کشورمان عضو آنها می‌باشد، انجام شده است. کانون به عنوان نماینده ایران در سال ۱۳۳۱ به عضویت رسمی فدراسیون بین‌المللی اتومبیلرانی (فیا) و متعاقباً به عضویت اتحادیه بین‌المللی گردشگری در آمده است و از آن تاریخ تاکنون همکاری نزدیکی با این دو سازمان بین‌المللی دارد.

پس از پیروزی انقلاب اسلامی، با تصویب لایحه قانونی در شورای انقلاب در تاریخ سوم آذر ماه سال ۱۳۵۸، نام کانون به «کانون جهانگردی و اتومبیل کلوپ جمهوری اسلامی ایران» و سپس به «کانون جهانگردی و اتومبیلرانی جمهوری اسلامی ایران» تغییر یافت و با این تغییرات، فعالیت‌های کانون نیز در بخش اطلاع‌رسانی، گردشگری و اتومبیلرانی توسعه پیدا کرد.

امداد خودروی کانون جهانگردی و اتومبیلرانی جمهوری اسلامی ایران از سال ۱۳۴۲ به منظور ارائه خدمات امداد خودرو (حمل و تعمیرات) به جهانگردان و گردشگران فعالیت خود را آغاز کرده و اکنون با تحت پوشش قرار دادن راه‌های کشور و با جذب امدادگران و نمایندگی‌ها، دامنه خدمات خود را گسترش داده است. کانون با بهره‌مندی از شبکه مراکز پیام امداد استانی و نیز سیستم ارتباطات رادیویی، تعمیرگاه‌ها، نمایندگی‌ها، امدادگران و اکیپ‌های نظارت و بازرسی در سراسر کشور، به صورت ۲۴ ساعته خدمات امدادی را در کوتاه‌ترین زمان ممکن به مشترکین و سایر متقاضیان ارائه می‌کند. به منظور صیانت از خودروهای قدیمی دارای ارزش تاریخی به عنوان بخشی از میراث فرهنگی کشور، آیین‌نامه‌ای در سال ۱۳۸۹ در هیأت وزیران با عنوان «شناسایی و صیانت از خودروهای تاریخی» تصویب گردیده که براساس آن کارگروهی متشکل از نمایندگان ارگان‌های مختلف و به ریاست نماینده سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری ایجاد گردیده است. کانون عضو این کارگروه بوده و مسئولیت دبیرخانه آن را نیز برعهده دارد.

به منظور مشاوره و راهنمایی مسافران و گردشگران داخلی و خارجی، سامانه جامع اطلاع‌رسانی گردشگری کشور، که توسط کانون اداره می‌شود، با شماره تلفن سراسری ۰۹۶۲۹ به صورت شبانه‌روزی پاسخگوی متقاضیان راهنمایی در مورد اطلاعات مورد نیازشان می‌باشد.

حوزه فعالیت گردشگری و صنایع دستی کانون، مأموریت‌های مختلفی را در زمینه معرفی جاذبه‌های گردشگری به خارجیان از طریق شرکت در نمایشگاه‌ها، انتخاب نمایندگی‌های اطلاع‌رسانی گردشگری در خارج از کشور و ایجاد زیرساخت‌های گردشگری به انجام می‌رساند.

شرکت خدمات مسافرتی و جهانگردی ارس، شرکت سرمایه‌گذاری سیاحتی زاگرس و شرکت توسعه تجارت، از واحدهای وابسته و فعال کانون می‌باشند.

کانون، در راستای توسعه فرهنگ ایمنی اتومبیلرانی و به منظور دستیابی به اهداف «دهه اقدام برای ایمنی راه‌ها» که توسط سازمان ملل متحد اعلام گردیده، برنامه‌های متنوعی را در دستور کار قرار داده است. بدین منظور ضمن حمایت جدی از کمپین فیا با عنوان «اقدام برای ایمنی راه»، در کنار سایر دست اندرکاران حوزه ایمنی راه کشور، «کمیته توسعه فرهنگ اتومبیلرانی» را ایجاد نموده است. این کمیته که در زمستان سال ۱۳۹۲ تأسیس شده است، تلاش دارد با برگزاری رویدادهای فرهنگی و هنری مختلف خصوصاً برای گروه‌های سنی کودکان، نوجوانان و جوانان، با همکاری سازمان‌ها و نهادهای فعال، در ارتقای سطح اطلاعات عمومی و افزایش میزان ایمنی تردد و کاهش سوانح رانندگی و تردد، ایفای نقش نماید. این کمیته اخیراً «جشنواره سلام به کودکی» را به منظور آموزش ایمنی راه به کودکان سازماندهی کرده است.

از فعالیت‌های مهم کانون در عرصه ایمنی اتومبیلرانی، طرح فرهنگی- آموزشی «هنگام خواب آلودگی رانندگی نکنید»، کمپین «حفظ جان کودکان»، کمپین «مواظب دوچرخه سواران و موتورسیکلت سواران باشید!» و طرح آموزشی- فرهنگی «دیده شدن کودکان در ترافیک جاده‌ای» بوده است که تمامی این طرح‌ها و برنامه‌ها در دو سال اخیر اجرا گردیده و یا در حال اجرا می‌باشند. کانون همچنین برای جلب حمایت مادی و معنوی، طرح‌های ایمنی جدیدی را برای اجرا در کشور به فدراسیون بین‌المللی اتومبیلرانی پیشنهاد نموده است که از آن جمله می‌توان به «نرم افزار کاربردی بازی آموزش ترافیک به کودکان» اشاره کرد.

امضای دو تفاهم‌نامه مهم با سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور و وزارت آموزش و پرورش در رابطه با ارتقای استانداردهای ایمنی اتومبیلرانی و آموزش ایمنی تردد از دیگر اقدامات اجرایی کانون در سال جاری بوده، و هر دو تفاهم‌نامه هم اکنون اجرایی شده است.

ترجمه و انتشار کتاب حاضر نیز از دیگر گام‌های زیربنایی و فرهنگ‌سازی کانون است که با حمایت مادی و معنوی فدراسیون بین‌المللی اتومبیلرانی، در راستای ارتقای سطح دانش جوانان کشور در موضوع ایمنی اتومبیلرانی و کاهش سوانح رانندگی صورت گرفته است که امیدوارم مورد اقبال عمومی خصوصاً جوانان عزیز کشورمان قرار بگیرد. باشد که با حمایت سازمان‌های مختلف کشور و تلاش روزافزون همکاران مان در کانون، بتوانیم گام‌های مؤثرتری در خدمت به کشور و هموطنان عزیز برداریم.

ابوالقاسم ایرجی

مدیرعامل کانون جهانگردی و اتومبیلرانی جمهوری اسلامی ایران

# پیشگفتار

حوادث رانندگی در ایران سالانه جان هزاران نفر را می‌گیرد و چند برابر متوفیان نیز مصدوم و یا برای همیشه ناتوان و معلول می‌شوند. علاوه بر تبعات اقتصادی این فاجعه که رقمی قابل توجه از سرمایه ملی کشور را هر روزه به نابودی می‌برد، مشکل مهم‌تر، تبعات اجتماعی و روانی این فاجعه می‌باشد که به جامعه ایران تحمیل می‌گردد. نکته قابل تأمل اثرات اجتماعی و روانی حوادث رانندگی می‌باشد که سال‌های بعد نیز بر دوش جامعه و خانواده ایرانی سنگینی می‌کند.

از آنجا که کشته‌شدگان در حوادث رانندگی غالباً افراد جوان و نیروی کار کشور می‌باشند اثرات اجتماعی، اقتصادی و روانی این فجایع چندین برابر خواهد بود. هیجانات و احساسات در سنین جوانی، به اوج خود می‌رسد و این هیجانات بر رفتار رانندگی جوانان به شدت اثرگذار است. سطوح بالاتر جستجوی هیجانات و احساس، می‌تواند عامل مؤثر و پیچیده‌ای در خطرپذیری بیشتر سوانح رانندگی، در طول این دوران باشد.

لذا کتاب حاضر که با حمایت سازمان بهداشت جهانی تألیف و توسط آقای مهدی علمدار ترجمه گردیده است، به لحاظ توجه به نکات اساسی در عوامل شکل‌گیری تصادفات در این قشر موثر جامعه، از ارزش و اهمیت ویژه‌ای برخوردار می‌باشد و تحقیقاً نشر این کتاب و مطالعه آن برای دست‌اندرکاران ترافیک کشور موجب سیاست‌گذاری واقع‌بینانه‌تر در ایمنی ترافیک و همچنین مطالعه آن برای قشر جوان، باعث کاهش ریسک در رانندگی و نهایتاً افزایش آگاهی آنان در جهت ایمنی خواهد شد. مجدداً لازم می‌دانم از تمامی عزیزانی که برای ترجمه و تنظیم این کتاب تلاش کرده‌اند تقدیر و تشکر نمایم.

دکتر علیرضا اسماعیلی

عضو مرکز تحقیقات ارتقاء ایمنی دانشگاه شهید بهشتی و  
رئیس سابق پلیس راه کشور

# پیشگفتار مترجم

جوانان قربانیان اصلی سوانح رانندگی در سراسر جهان هستند که برای حفظ جان و ایمنی خود به آگاهی و ابزارهایی نیاز دارند. این کتابچه، نقطه آغاز است، چرا که آنها حق دارند نقشی در راه حل داشته باشند نه اینکه صرفاً قربانیان این بحران باشند. همچنین مسئولند برای پیشگیری از مصائب بیشتر اقدام کنند. زندگی آنها ارزشمند است و باید نقش خود را در محافظت از خود و اطرافیان ایفا کنند.

«کانون جهانگردی و اتومبیلرانی جمهوری اسلامی ایران» برای دسترسی جوانان به اطلاعات ایمنی راه، فعال شدن آنها در مسائل ایمنی و راهنمایی آنها در مراحل اولیه اقدام برای ایفای نقش خود، در راستای همیاری برای تحقق اهداف «دهه اقدام برای ایمنی راه ملل متحد» برنامه های متنوعی را در دست اجرا دارد. از این رو کانون، در آستانه «سومین هفته جهانی ایمنی راه سازمان ملل ۲۰۱۵» ایده ترجمه و انتشار «کتابچه راهنمای جوان و ایمنی راه» را به «فدراسیون بین المللی اتومبیلرانی» (فیا) پیشنهاد داد و مورد استقبال فدراسیون مذکور قرار گرفت.

اجرای این پروژه به منزله حمایت از کمپین مشترک جهانی «صندوق کودکان ملل متحد» (یونیسف) و «بنیاد اتومبیلرانی و جامعه فدراسیون بین المللی اتومبیلرانی» (بنیاد فیا) با عنوان «جان کودکان را نجات دهید!» است.

این کتابچه با اخذ مجوز ترجمه و نشر از مولف<sup>۱</sup> و با بهره‌مندی از راهنمایی مشاوران صاحب نظری همچون آقای دکتر علیرضا اسماعیلی و آقای دکتر سالار عبدی و همچنین بهره‌مندی از نظرات کارشناسی آقای حمید یاری که کار ویراستاری کتاب را انجام داده‌اند تهیه و انتشار یافته است. در اینجا لازم می‌دانم از حمایت‌های آقای ابوالقاسم ایرجی (مدیرعامل)، آقای حسینعلی قلی زاده (مدیر امور بین الملل)، آقای علی مومن لو (مدیر روابط عمومی) کانون و همکاری همه عوامل تهیه، چاپ و نشر این اثر به ویژه خانم فاطمه ثابت قدم در انجام امور تایپ و خانم رزیتا پیدایش در انجام امور طراحی و صفحه‌آرایی تشکر و قدردانی نمایم.

در خاتمه، از همه شما جوانان و دست‌اندرکاران حوزه ایمنی راه دعوت می‌شود که این کتابچه راهنما را بخوانید، توصیه‌های آن را به کار بگیرید و پیام آن را انتشار دهید.



# YOURS | YOUTH FOR ROAD SAFETY

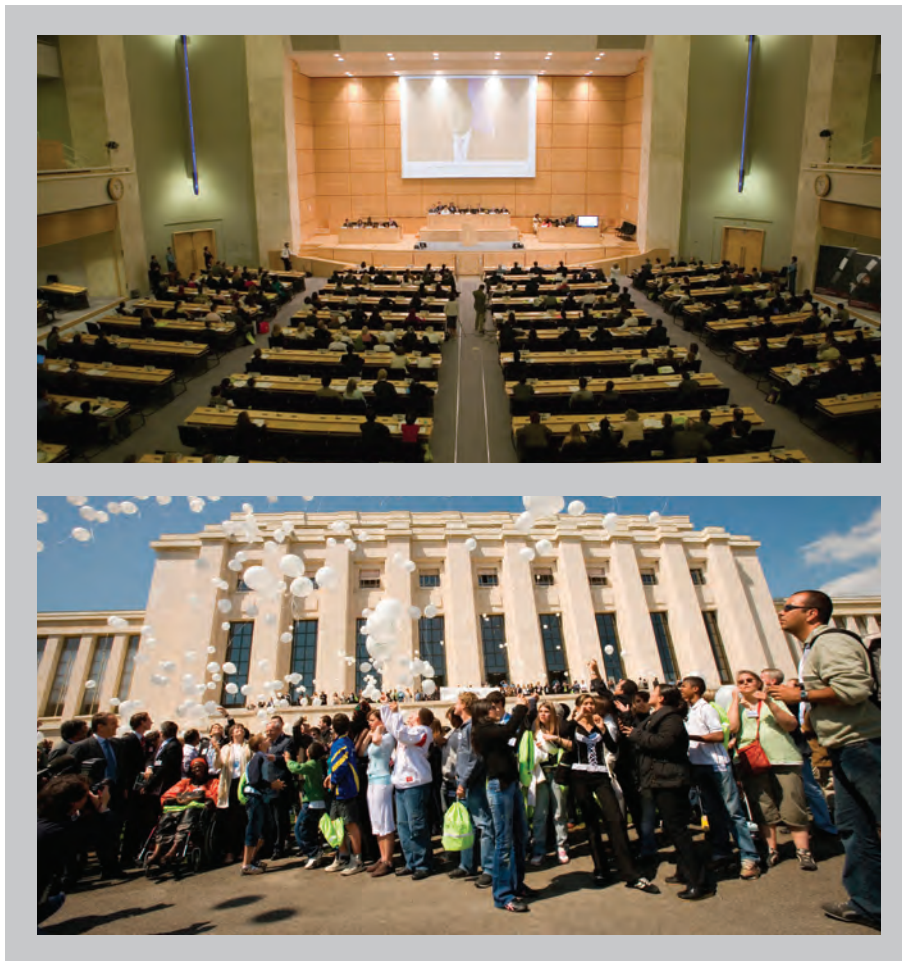
یورز - جوانان طرفدار ایمنی راه<sup>۱</sup> سازمان جهانی منحصر به فردی است که با محوریت جوانان، برای ایمن ساختن راه‌های جهان برای جوانان خدمت می‌کند. یورز بر روی سه حوزه: حمایت از جوانان و مسائل مربوط به ایمنی راه؛ الهام بخشی به جوانان و توانمندسازی آنها برای ایجاد شبکه و در میان گذاشتن اطلاعات؛ و بهبود توانایی جوانان، درک آنها و مهارت‌هایشان متمرکز است. یورز دارای شبکه جهانی در حال گسترشی از جوانان طرفدار ایمنی راه هاست که می‌کوشد تا نمایندگان جوانان را از تمام کشورهای جهان برای همکاری به منظور غلبه بر بحران جهانی ایمنی راه در برگیرد. یورز همچنین عضو رسمی همکاری ایمنی راه سازمان ملل<sup>۲</sup> می‌باشد.

برای کسب اطلاعات بیشتر به وب سایت [www.youthforroadsafety.org](http://www.youthforroadsafety.org) مراجعه کنید.

## یورز چگونه آغاز به کار کرد

اولین گردهمایی جهانی جوانان طرفدار ایمنی راه<sup>۳</sup> که طی اولین هفته جهانی ایمنی راه سازمان ملل در سال ۲۰۰۷ برگزار شد، فرصت ویژه‌ای را برای جوانان سراسر جهان برای همکاری در خصوص مسائل جهانی ایمنی راه فراهم کرد. روی هم رفته، بیش از ۲۰۰ نماینده جوانان از بیش از ۱۰۰ کشور درباره شیوه‌های قابل اشاعه نمونه‌های موفق ملی به بحث و گفتگو پرداخته و روش‌های مختلف اجرای اعلامیه جوانان طرفدار ایمنی راه<sup>۴</sup> را بررسی کردند. در این مجمع، این نمایندگان جوان، الهام گرفتند، قدرتمند شدند و تشویق شدند تا به عنوان سفیران داخلی و خارجی خدمت کرده و از ایمنی راه در کشورشان، منطقه و سراسر جهان حمایت کنند.

ایده سازمان جهانی غیر دولتی با محوریت جوانان طرفدار ایمنی راه در خلال این مجمع شکل گرفت. یورز - جوانان طرفدار ایمنی راه با حمایت سازمان بهداشت جهانی<sup>۵</sup> طی نخستین کنفرانس جهانی وزرا درباره ایمنی راه<sup>۶</sup> در اواخر ۲۰۰۹ آغاز به کار کرد و مورد حمایت کامل رهبران جهان قرار گرفت.



برای کسب اطلاعات بیشتر درباره گردهمایی جهانی جوانان طرفدار ایمنی راه و بررسی اعلامیه جوانان طرفدار ایمنی راهها به [www.youthforroadsafety.org/resources](http://www.youthforroadsafety.org/resources) مراجعه کنید.

# خوش آمدید!

یورز- جوانان طرفدار ایمنی راه‌ها و اتحادیه بین‌المللی آموزش بهداشت و ارتقاء سلامت<sup>۱</sup>  
از عرضه کتابچه راهنمای جوان و ایمنی راه خرسند هستند.

ما به عنوان سازمان‌های پایبند به ایمن‌سازی راه‌ها برای جوانان، بهبود سلامت افراد و جوامع و سازمان‌هایی که در ساختن جهانی زیبا دخیل هستند، از نقش جوانان در ایمنی راه به شدت حمایت می‌کنیم.

به معنای دقیق کلمه، یورز و اتحادیه مذکور در چندین برنامه با هدف کاهش آسیب‌های ناشی از حوادث رانندگی و بهبود وضعیت محیط زیرساخت‌ها و رفتارها برای ایمن تر ساختن سفر جاده‌ای برای همه، مشارکت داشته‌اند. مراکز کنترل و پیشگیری از بیماری‌ها با ارائه کمک‌های تخصصی و راهکارهای مبتنی بر شواهد خود از طریق مرکز ملی کنترل و پیشگیری از آسیب، از تلاش‌های ما حمایت کرده و اخیراً پیشگیری از آسیب‌های ناشی از وسایل نقلیه موتوری را به عنوان «نبردی قابل پیروزی» اعلام کرده است.

ما رویکردی را در پیش گرفته‌ایم که از چندین بخش استفاده کرده و نتیجه «برد- برد» را تبلیغ می‌کند. به عنوان مثال، راه‌های ایمن تر نه تنها به حوادث رانندگی، آسیب‌ها و مرگ و میر کمتر منجر می‌شود، بلکه سطوح فعالیت جسمانی را در نتیجه پیاده‌روی و دوچرخه سواری افزایش داده، و موجب کاهش آلودگی هوا و محیط زیستی پاک‌تر می‌شود.

برای بهبود وضعیت ایمنی راه، لازم است همه فعالان جامعه برای عملی کردن و ثبات برنامه‌ها و متناسب نمودن آنها با نیازهای محلی و زمینه‌های فرهنگی و اجتماعی کمک کنند.

به این دلیل ما نقش یورز در شرایط فعلی جهانی را تعیین کننده می‌بینیم، و تهیه این کتابچه راهنما درست به موقع و در زمان آغاز به کار اخیر «دهه اقدام برای ایمنی راه سازمان ملل ۲۰۲۰-۲۰۱۱»<sup>۴</sup> اتفاق افتاد.

ما به ارائه این منبع برای آشنایی افراد جوان و سازمان‌ها با ایمنی راه و برانگیختن آنها برای مشارکت فعال مفتخریم. اگر مایل به کمک هستید، این کتابچه راهنما برای شروع کار شما مناسب است. آن را بخوانید، عمل کنید، اشاعه دهید و تجارب خود را با ما در میان بگذارید!

ماری- کلود لاماره

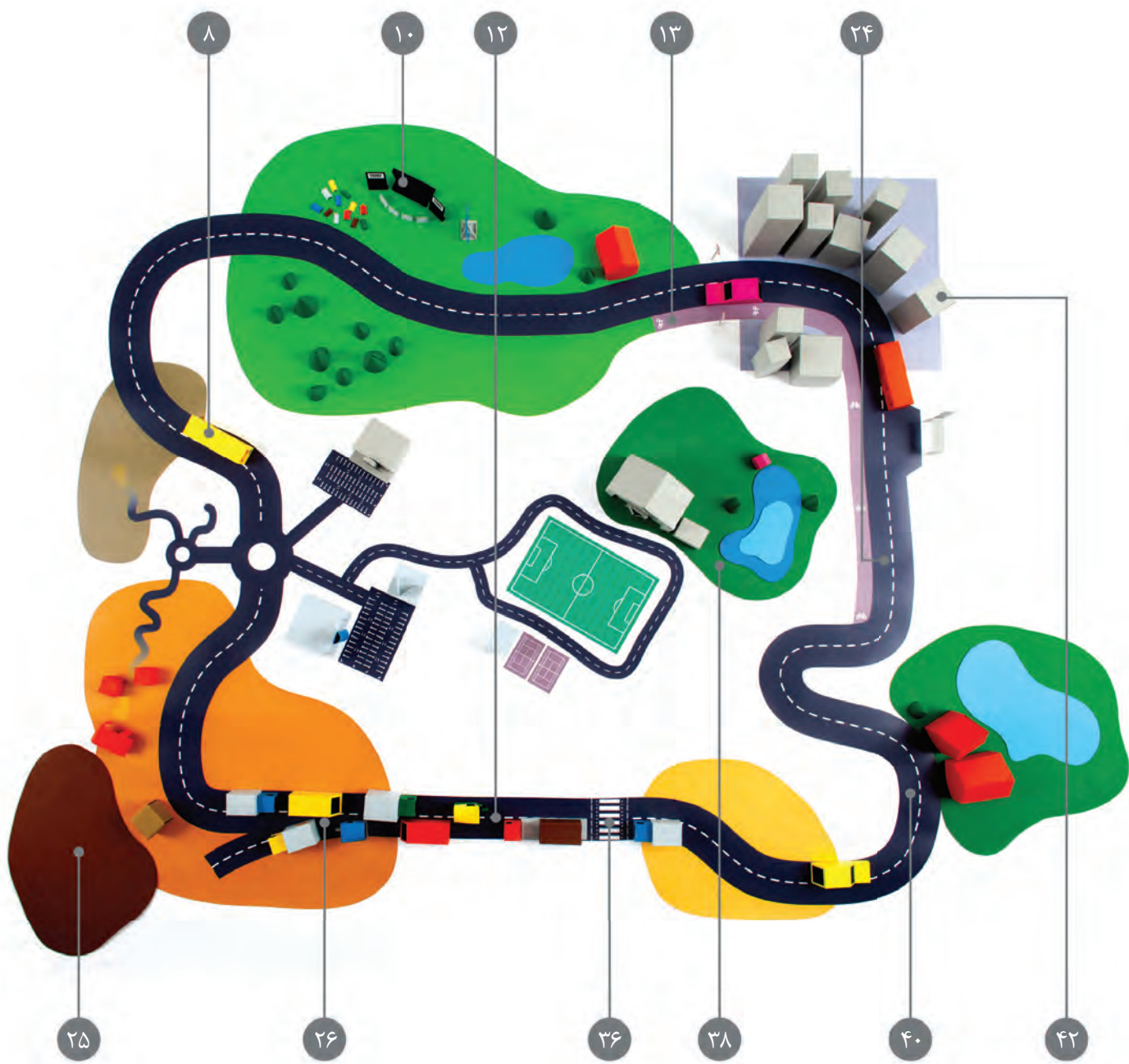
مدیر اجرایی

اتحادیه بین‌المللی آموزش بهداشت و ارتقاء سلامت

فلوریشوت

مدیر

یورز- جوانان طرفدار ایمنی راه



## بخش ۳

توصیه‌هایی برای ادامه کار

۳۶ توصیه درباره ایجاد همکاری

۳۸ توصیه درباره مشارکت جامعه

۴۰ توصیه درباره شبکه‌سازی

۴۲ توصیه درباره جمع‌آوری کمک مالی

۴۴ فهرست اصطلاحات

۴۵ منابع

## بخش ۲

زمان اقدام

۲۴ از کجا شروع کنیم

۲۵ فراتر از آغاز کردن

۲۶ برنامه‌ریزی و اجرای پروژه‌های ایمنی راه

## بخش ۱

بحران جهانی ایمنی راه

۸ طرح مساله

۱۰ جوانان و آسیب‌های ناشی از سوانح رانندگی

۱۲ سانحه چگونه رخ می‌دهد

۱۳ عوامل اصلی خطر

# کتابچه راهنما برای چیست؟



بی‌شک، آسیب‌های ناشی از حوادث رانندگی قابل پیشگیری است. کشورهایمانند استرالیا، دانمارک، ژاپن، هلند، نروژ، سوئد، سوئیس و انگلستان در ایمن‌تر کردن راه‌های خود پیشرفت بسیار زیادی کرده‌اند. در ویتنام، فقط طی سال ۲۰۰۸، مرگ و میر ناشی از سوانح رانندگی به میزان ۱۲.۲ درصد و آسیب‌ها به میزان ۲۴.۳ درصد کاهش یافته است. در سائو خوزه دوس کامپس، شهری در برزیل، تلفات ناشی از سوانح رانندگی در فاصله بین سال‌های ۲۰۰۷ و ۲۰۰۸ به طرز چشمگیری کاهش یافته است. شمار افرادی که بر اثر تصادف در بیمارستان‌ها پذیرش شده‌اند پایین آمده، میزان نجات این افراد افزایش یافته و مدت بستری آنها در بیمارستان کاهش یافته است. این مساله با شعبده بازی اتفاق نیفتاده است. اقدامات موثری برای ایمن‌تر کردن راه‌ها وجود دارد. این اقدامات شامل پایه‌ریزی و اجرای قوانینی برای اجباری کردن استفاده از کمربند ایمنی، کلاه ایمنی و صندلی خودرو برای کودک؛ الزام به رعایت حداکثر سرعت مجاز و محدودیت‌هایی برای رانندگی در حالت مستی؛ بهبود ویژگی‌های ایمنی راه‌ها و وسایط نقلیه، و افزایش مراقبت‌های پس از تصادف برای قربانیان سوانح رانندگی است.

با وجود این، جهان هنوز با آسیب‌ها و مرگ و میر فزاینده ناشی از سوانح رانندگی دست به گریبان است. ما هنوز هر ساله نزدیک به ۱.۳ میلیون نفر را به دلیل سوانح رانندگی از دست می‌دهیم و میلیون‌ها نفر دیگر مصدوم می‌شوند. اینها تنها آمار نیست. پشت هر عدد یک انسان، یک خانواده، یک دوست و یک سرگذشت زندگی ای است که در یک لحظه دگرگون می‌شود. دایانا بلانچارد در مصر هنگامی که سعی داشت از نیل کورینج<sup>۲</sup>، که راهی بسیار پررفت و آمد در مادی<sup>۱</sup> است، عبور کند به وسیله اتوبوسی که با سرعت غیرمجاز حرکت می‌کرد کشته شد. دایانا شیفته ورزش، مطالعه و نواختن پیانو بود؛ او دوست داشت دندانپزشک اطفال شود. منصور چادری<sup>۳</sup> صاحب یک استودیوی ضبط موسیقی در انگلستان بود. او ۲۶ ساله بود که یک راننده ون از چراغ قرمز عبور کرد و با موتورسیکلت او برخورد کرد. منصور آسیب‌های شدیدی دید و به وسیله یک آمبولانس هوایی به نزدیک‌ترین بیمارستان منتقل شد و دو ساعت بعد در همانجا جان باخت. گریس مپوتی کیتیکی<sup>۴</sup> روی بار پشت کامیونی در کنیا در حال سفر بود که خودرو واژگون شد و بیش از سه مرتبه غلت خورد. او می‌دانست که روش امنی را برای سفر در پیش نگرفته، اما این تنها راه موجود در آنجا بود. گریس مپوتی کیتیکی اکنون بر روی ویلچر است و کمردرد و ناراحتی شدیدی دارد. او سعی می‌کند شاد باشد اما یادآوری زندگی گذشته او قبل از تصادف برای او بسیار دشوار است. گریس روزگاری قادر به راه رفتن بود و اکنون نیست.

## «بیش از ۳۰ درصد قربانیان سوانح رانندگی، کودکان و جوانان زیر ۲۵ سال هستند.»

این فجایع خسارات زیادی به جوانان می‌رساند. سوانح رانندگی بزرگترین قاتل جوانان بین ۱۵ تا ۲۹ سال در سرتاسر جهان است. روزانه بیش از ۱۰۰۰ جوان جان خود را در راه‌های جهان از دست می‌دهند. تمامی آنها مادران، پدران، پزشکان، کارگران، معلمان و هنرمندان آینده هستند. و چنانچه هریک از آنها فقط دو آرزو داشته باشند، در این صورت روزانه بیش از ۲۰۰۰ آرزو را از دست می‌دهیم.

خبر خوش این است که جهان دیگر از این بحران چشم پوشی نمی‌کند. بیش از ۱۰۰ دولت از سراسر جهان پای یک قطعنامه مجمع عمومی سازمان ملل<sup>۵</sup> را امضا کردند که ۱۰ سال، یعنی ۲۰۲۰-۲۰۱۱، را به ایمنی راه اختصاص می‌دهد. در عین حال، جوانان بیش از پیش در سراسر جهان ابعاد مشکلات را درک می‌کنند. در مقابل، بسیاری از ما فعال شده‌ایم، آگاهی اطرفیان خود را افزایش می‌دهیم و رهبران خود را برای اقدامی قاطع برای پیشگیری از آسیب‌های ناشی از حوادث رانندگی ترغیب می‌کنیم.

هدف کتابچه راهنمای جوان و ایمنی راه حمایت از این حرکت، آشنا کردن قشر جوان و سازمان‌ها با ایمنی راه، به ویژه مسائل جوانان و فراهم نمودن دانش مورد نیازمان برای اجرای پروژه‌های ایمنی راه است. این ابزار یکی از کمک‌های یورز به دهه اقدام برای ایمنی راه است. این کتابچه اولین نشریه یورز است و سند اصلی مورد استفاده ما در فعالیت‌های توسعه ظرفیت خواهد بود. یورز این نشریه را از طریق شبکه جهانی جوانان نیز منتشر می‌کند، از ترجمه آن به هر زبانی که می‌شود حمایت کرده و جوانان سراسر جهان را به استفاده و همگام شدن با آن تشویق می‌کند.

فرستی برای ما بوجود آمده است تا بی پرده حرف بزنیم و مطالب خود را بیان کنیم. ما حق داریم نقشی در راه حل داشته باشیم نه اینکه صرفاً قربانیان این بحران باشیم. ما همچنین مسئولیم برای پیشگیری از مصائب بیشتر اقدام کنیم. هر که هستید و اهل هر کجا که باشید، زندگی شما ارزشمند است. ما باید نقش خود را در محافظت از خود و اطرفیان ایفا کنیم.

## «بیش از ۱۰۰ کشور از سراسر جهان پای قطعنامه‌ای از سازمان ملل را امضاء کردند که دهه ۲۰۲۰-۲۰۱۱، را به ایمنی راه اختصاص می‌دهد.»



## دهه اقدام برای ایمنی راه (۲۰۱۱-۲۰۲۰)

در سال ۲۰۱۰ در خلال شصت و پنجمین مجمع عمومی ملل متحد، دولت‌های سراسر جهان برای افزایش تلاش برای پرداختن به بحران ایمنی راه طی ده سال آینده تصمیم تاریخی گرفتند. آنها قطعنامه‌ای را به تصویب رساندند که از سال ۲۰۱۱ تا ۲۰۲۰ را دهه اقدام برای ایمنی راه اعلام کرد.

تا پایان این دهه، کشورهای سراسر جهان متعهد شده‌اند انواع مختلف فعالیت‌ها را برای ایمن‌تر کردن راه‌ها انجام دهند. این فعالیت‌ها شامل توسعه و اجرای قوانین محدودیت سرعت، کاهش رانندگی در حالت مستی و افزایش استفاده از کمربند ایمنی، مهار کودک و کلاه ایمنی موتورسواری است. همچنین متعهد شدند برای بهبود مراقبت اورژانسی تروما، ارتقاء استانداردهای ایمنی راه و وسایط نقلیه و ترویج آموزش ایمنی راه اقداماتی به عمل آورند. به منظور مهیا شدن برای این دهه، برنامه‌های جهانی برای پیش‌بینی چارچوب کلی فعالیت‌ها تدارک دیده شده است.

برای کسب اطلاعات بیشتر به وب‌سایت [www.decadeofaction.org](http://www.decadeofaction.org), [www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action](http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action) مراجعه کنید.

## چگونه از این کتابچه راهنما استفاده کنیم؟

کتابچه راهنمای جوان و ایمنی راه برای جوانان سراسر جهان، قطع نظر از مکان، پیشینه یا تجارب آنها فراهم شده است. این ابزار همچنین منبع مناسبی برای افراد جوان و سازمان‌هایی است که تاکنون در ایمنی راه فعال بوده‌اند.

این کتابچه مشتمل بر سه بخش است. بخش اول، با توجه ویژه به جوانان، اطلاعاتی را درباره بحران جهانی ایمنی راه در اختیار می‌گذارد. بخش دوم راهنمایی درباره چگونگی برعهده گرفتن کار توسط شماست. این بخش درباره آنچه که می‌توانید انجام دهید به شما ایده داده و اطلاعات مقدماتی مورد نیاز شما را برای اجرای پروژه‌های ایمنی راه مربوط به خودتان ارائه می‌دهد. بخش سوم شامل مجموعه‌ای از توصیه‌ها درباره اقدامات اصلی و فرایندهایی است که می‌تواند پروژه شما را موفق کند که شامل: ایجاد همکاری؛ مشارکت جامعه؛ شبکه‌سازی؛ و جمع‌آوری کمک مالی است. در همه جای این کتابچه، نمونه‌هایی از پروژه‌های مهیج اجرا شده توسط جوانان دیگر برای الهام بخشی شما دیده می‌شود.

این کتابچه به عنوان یک راهنمای ساده برای افزایش نقش جوانان در ایمنی راه در نظر گرفته شده است. از این رو، در برگزیده مباحث مفصل نیست، بلکه اطلاعات مختصری را فراهم آورده و شما را برای کسب اطلاعات بیشتر رهنمون می‌سازد. در سرتاسر متن، واژه‌های کلیدی پررنگ تری را خواهید دید که تعاریف آنها در فهرست اصطلاحات در صفحه ۴۴ ارائه شده است. برای کسب اطلاعات بیشتر درباره ایمنی راه و کمک گرفتن از آن در اجرای پروژه ایمنی راه خودتان، و همچنین دیدن تمامی منابع به کار رفته در تهیه این کتابچه و مطالب بیشتر، می‌توانید به بخش منابع در وب‌سایت یورز [www.youthforroadsafety.org/resources](http://www.youthforroadsafety.org/resources) مراجعه کنید.

امیدواریم از مطالعه این کتابچه راهنما لذت ببرید و برای شما مفید باشد. اظهار نظر شما برای ما بسیار مهم است. لطفاً نظرات، پرسش‌ها و ایده‌های خود را با ما در میان بگذارید. شما می‌توانید از طریق وب‌سایت ما [www.youthforroadsafety.org](http://www.youthforroadsafety.org) یا با جستجوی «Youth for Road Safety» در فیسبوک و توییتر با ما در ارتباط باشید.

# بخش ۱

بحران جهانی ایمنی راه‌ها





## طرح مساله

در برهه‌ای که جهان با مشکلات بسیاری نظیر گرسنگی، فقر، بلایای طبیعی و جنگ دست به گریبان است، چرا باید روی ایمنی راه تمرکز کنیم؟ کارهای مهم‌تری نیست که به آنها پردازیم؟ این بخش به اختصار توضیح می‌دهد که چگونه آسیب‌های ناشی از حوادث رانندگی، سلامت عمومی، توسعه پایدار و عدالت اجتماعی را نه‌دید می‌کند و چرا این بحران جهانی اکنون شایان توجه است.

### آسیب‌های ناشی از سوانح رانندگی عامل نگرانی روز افزون سلامت عمومی

- آسیب‌های ناشی از حوادث رانندگی سالانه در سراسر جهان موجب مرگ و میر ۱/۳ میلیون نفر و آسیب دیدگی ۵۰ تا ۵۰ میلیون نفر می‌شود. برخی از این آسیب‌ها به معلولیت دائمی از جمله آسیب مغزی و نخاعی منجر می‌شود.
- آسیب‌های ناشی از حوادث رانندگی علت اصلی مرگ و میر جوانان ۱۵ تا ۲۹ سال است.
- اگر اقدام جدی صورت نگیرد، پیش‌بینی می‌شود که تا سال ۲۰۲۰، مرگ و میر ناشی از سوانح رانندگی به میزان ۶۷ درصد افزایش یافته و تا سال ۲۰۳۰ پنجمین علت عمده مرگ خواهد بود. اگر این اتفاق بیفتد، تلفات سوانح رانندگی تا سال ۲۰۲۰، سالانه برابر با ۱/۹ میلیون نفر و تا سال ۲۰۳۰، سالانه برابر با ۲/۴ میلیون نفر خواهد بود.

### آسیب‌های ناشی از سوانح رانندگی تهدیدی برای توسعه پایدار

- بیشتر کشورهای در ساخت و توسعه تأسیسات زیر بنایی جاده‌های خود سرمایه‌گذاری می‌کنند. حمل و نقل، کیفیت زندگی را با فراهم ساختن شرایط دستیابی مردم به چیزهای مهمی از قبیل اشتغال، آموزش و پرورش و خدمات بهداشتی افزایش می‌دهد. با وجود این، اقدامات ایمنی باید با توسعه زیرساخت‌های راه‌ها همراه شود، در غیر این صورت، با هزینه‌های سنگین حمل و نقل مواجه خواهیم شد.
- بیش از ۹۰ درصد مرگ و میرهای ناشی از سوانح رانندگی در کشورهای کم درآمد و با درآمد متوسط رخ می‌دهد. پیش‌بینی می‌شود در آینده میزان تلفات در این کشورها بیش از هر جای دیگر جهان افزایش یابد.
- تصادفات رانندگی نه تنها از نظر جانی بلکه به لحاظ مالی هزینه بالایی دارد. هزینه مالی جهانی آسیب‌های ناشی از حوادث رانندگی سالانه بالغ بر ۵۰۰ میلیارد دلار آمریکا یا ۱ تا ۳ درصد تولید ناخالص ملی هر کشور است. این رقم نشان‌دهنده هزینه‌های درمان دارویی، توان بخشی، عدم بهره‌وری (روزهای کاری کمتر)، هزینه‌های حقوقی و بسیاری از چیزهای دیگر است. هزینه سوانح رانندگی در کشورهای کم درآمد و با درآمد متوسط مبلغی بیش از کل بودجه دریافتی آنها از کمک‌های توسعه‌ای رسمی است.
- بیش از نیمی از تمام مرگ و میرهای ناشی از سوانح رانندگی در میان افراد بین سنین ۱۵ و ۴۴ ساله رخ می‌دهد و ۷۳ درصد از آنها که جان خود را از دست می‌دهند مرد هستند. یعنی قربانیان در عتقوان جوانی قرار دارند و اغلب نان آور خانواده هستند. فقدان آنها می‌تواند خانواده‌هایشان را بیشتر به سوی فقر سوق دهد. این مساله در سطح ملی به زبان‌های عمده‌ای در بهره‌وری و نیروی کار منجر شده و می‌تواند ثبات اقتصادی کشور را به طور جدی به چالش بکشد.

#### سلامت عمومی:

عبارت از علم و مهارت ارتقاء سلامت، پیشگیری از بیماری‌ها و طولانی کردن عمر است.

#### توسعه پایدار:

فرآیندی از تغییر است که احتیاجات فعلی را بدون لطمه زدن به توانایی نسل‌های آینده برای برآورده کردن نیازهای خودشان، تأمین می‌کند.

#### عدالت اجتماعی:

وضعیتی است که در آن مردم در جامعه ای زندگی می‌کنند که دسترسی عادلانه‌ای به آموزش و پرورش، اشتغال، مراقبت بهداشتی و امکانات مالی دیگر داشته و مردم فقیر به دلیل درآمد پایین، بیشتر در معرض خطر تهدیدهایی از قبیل بیماری‌های هستند.

### آسیب‌های ناشی از سوانح رانندگی و مساله عدالت اجتماعی

- علاوه بر تمام مشکلات دیگری که مردم با آن مواجه‌اند، آنهایی که در شرایط اقتصادی ضعیف زندگی می‌کنند، به دلایل بسیار، از جمله وضعیت بسیار بد جاده‌ها، سطح آگاهی و تحصیلات پایین و دسترسی کمتر به خدمات بهداشتی با کیفیت، بیشتر در معرض خطر آسیب‌های ناشی از حوادث رانندگی قرار دارند.
- پیش‌بینی می‌شود که میزان تلفات در کشورهای کم درآمد و با درآمد متوسط تا سال ۲۰۲۰ تا ۸۰ درصد افزایش یافته و در کشورهای با درآمد بالا تا ۳۰ درصد کاهش پیدا کند.
- تقریباً ۵۰ درصد از قربانیان سوانح، کاربران آسیب‌پذیرتر راه‌ها، از قبیل عابران پیاده و دوچرخه‌سواران هستند.
- آسیب‌های ناشی از حوادث رانندگی، حتی در کشورهای با درآمد بالا، تأثیر زیادی بر فقرا دارد. برای مثال، در کشورهای انگلستان و سوئد، به احتمال زیاد مردم فقیرتر بیشتر از هم‌تایان ثروتمندتر این کشورها دچار سانحه می‌شوند.



هرساله  
آسیب‌های  
ناشی از  
سوانح رانندگی  
موجب مرگ و میر  
۱/۳ میلیون  
نفر می‌شود.

سوانح  
رانندگی  
هرساله باعث  
مصدومیت  
۲۰ تا ۵۰  
میلیون نفر  
می‌شود.

اگر اقدام جدی  
صورت نگیرد،  
پیش‌بینی می‌شود  
که تا سال ۲۰۲۰،  
مرگ و میر ناشی از  
حوادث رانندگی  
تا ۶۷ درصد  
افزایش یابد.

حوادث  
رانندگی  
علت اصلی  
مرگ  
جوانان  
بین سنین  
۱۵ تا ۲۹  
سال  
است.

بیش از ۹۰ درصد  
مرگ و میر ناشی از  
سوانح رانندگی  
در کشورهای کم درآمد  
و با درآمد متوسط  
رخ می‌دهد.

هزینه آسیب‌های ناشی  
از حوادث رانندگی  
سالانه بیش از ۵۰۰ میلیارد  
دلار آمریکاست.

تقریباً  
۵۰ درصد  
از قربانیان سوانح،  
کاربران  
آسیب‌پذیرتر راه‌ها،  
از قبیل  
عابران پیاده  
و دوچرخه سواران  
هستند.

# جوانان و آسیب‌های ناشی از سوانح رانندگی

جوانان زیر ۲۵ سال قربانیان اصلی حوادث رانندگی در سراسر جهان هستند. بیشتر جوانان بین سنین ۱۵ تا ۲۹ سال به خاطر سوانح رانندگی جان خود را از دست می‌دهند تا اچ آی وی / ایدز، مالاریا، سل یا خودکشی.

این بدان معنی است که ایمنی راه برای جوانان، اهل هر کجا که باشند، یک تهدید جدی است. این بخش اطلاعات بیشتری در این باره ارائه داده و توضیح می‌دهد که چرا به ویژه جوانان در معرض خطر هستند.

## رویدادهای مهم

پروژه: ایمنی راه از طریق مجلس ملی جوانان<sup>۱</sup>  
مکان: گامبیا

ایده اصلی: استفاده از گردهمایی مجلس ملی جوانان برای افزایش آگاهی درباره ایمنی راه و آماده کردن جوانان برای اقدام.



نحوه انجام پروژه: مجلس ملی جوانان و انجمن صلیب سرخ گامبیا برای بررسی ایمنی راه با همدیگر همکاری کردند. آنها به همراه هم، از طریق فعالیت‌های ظرفیت‌سازی، امدادسانی جامعه و کمپین‌های رسانه‌ای با هزاران جوان ارتباط برقرار کردند. آنها همچنین در تعامل با دولت و به طور گروهی با سایر دست‌اندرکاران برای تحت تأثیر قرار دادن سیاست‌های دولت همکاری کردند. در نتیجه، قانون تردد موتورسیکلت سال ۲۰۰۸ گامبیا<sup>۲</sup> که استفاده از کمربندهای ایمنی در خودروها را الزامی و استفاده از تلفن همراه در حین رانندگی را ممنوع می‌کرد به تصویب رسید.

پیام اصلی: از گان‌های رسمی از قبیل مجالس یا گروه‌های فشار می‌توانند کانال‌های قدرتمندی برای گسترش پیام ایمنی راه و جلب توجه دولت به این مساله باشند.

برای کسب اطلاعات بیشتر به وب‌سایت [youthgambia@yahoo.com](mailto:youthgambia@yahoo.com) مراجعه فرمایید.

## آیامی دانستید؟

- میزان مرگ و میر ناشی از آسیب‌های حوادث رانندگی که عامل اصلی مرگ جوانان بین ۱۵ تا ۲۹ ساله است از میزان مرگ و میر ناشی از اچ‌آی‌وی/ایدز و سل بیشتر است.
- بیش از ۳۰ درصد از کسانی که در سوانح رانندگی کشته یا مصدوم می‌شوند، کمتر از ۲۵ سال سن دارند.
- در میان رانندگان، احتمال کشته شدن پسران جوان زیر ۲۵ سال نسبت به دختران هم سن و سال خود تقریباً سه برابر بیشتر است.
- بیشتر جوانانی که با آسیب‌های ناشی از سوانح رانندگی کشته می‌شوند، در کشورهای با درآمد کم و درآمد متوسط زندگی می‌کنند و از کاربران آسیب‌پذیر راه‌ها از قبیل عابران پیاده، دوچرخه سواران، موتورسیکلت سواران و استفاده کنندگان از حمل و نقل عمومی هستند.
- وضعیت اجتماعی و اقتصادی یک خانواده احتمال کشته یا مصدوم شدن یک کودک یا جوان بالغ در سوانح رانندگی را تحت تأثیر قرار می‌دهد. آنهایی که پیشینه اقتصادی ضعیفی دارند، چه در کشورهای فقیرتر و چه در کشورهای ثروتمندتر بیشتر در معرض خطر قرار دارند.

## چرا جوانان بیشتر در معرض خطر قرار دارند؟

وجود سه عامل اصلی سن، بی‌تجربگی و جنسیت در کنار هم باعث می‌شود تا جوانان در سوانح رانندگی در سراسر جهان بیشتر در معرض خطر قرار گیرند. این عوامل افزون بر مواردی هستند که همه گروه‌های سنی را در معرض خطر بزرگتری از جمله فقدان قوانین ایمنی راه، اعمال ناقص قانون و راه‌های خراب و وسایط نقلیه فرسوده قرار می‌دهند.

## شرایط محیطی

برای مثال:

- راه‌هایی که امکانات لازم را برای نیازهای تمامی کاربران راه‌ها از قبیل عابران پیاده و کودکان فراهم نمی‌کنند.
- عابران پیاده و دوچرخه سوارانی که به طور مشترک از راه‌های تردد خودروپی استفاده می‌کنند.
- اعمال ناقص قوانین ایمنی

## سن

- ارزیابی آنها از خطرات کمتر است
- حد و مرزهای خود را امتحان می‌کنند
- بیش از حد روی توانایی‌های خود حساب می‌کنند
- رفتارهای هیجان‌انگیزشان زیاد است
- تحت تأثیر هم سن و سال‌های خود قرار می‌گیرند.

## جنسیت

- پسران تمایل بیشتری به خطرپذیری و رفتارهای هیجان‌انگیز دارند.
- به احتمال زیاد آنها بیش از حد روی توانایی‌های خود حساب می‌کنند.

## بی‌تجربگی

رانندگان تازه کار در هنگام رانندگی باید به اعمالی که موجب گرانبیاری ذهنی و حواس پرتی می‌شود توجه کنند. توانایی آنها برای درک خطرات، کنترل خودرو و تصمیم‌گیری کمتر است.

برای کسب اطلاعات بیشتر

جوانان و ایمنی راه، ژنو، سازمان بهداشت جهانی، ۲۰۰۷، که در بخش منابع وب سایت یورز قابل دسترس می‌باشد.

## تصادفات چگونه رخ می دهند

سیستم تردد در راه‌ها شامل سه بخش راه و محیط، وسیله نقلیه و انسان (کاربر راه) است. ویژگی‌های این سه بخش و روابط متقابل آنها در سوانح رانندگی و آسیب‌های ناشی از آن تاثیر می‌گذارد. برای مثال، شخصی که در جاده تاریک، با خودرویی که ترمزش خراب است یا بدون بستن کمربند ایمنی رانندگی می‌کند به احتمال زیاد نسبت به راننده‌ای که در جاده‌ای با روشنایی مناسب، در خودرویی که شرایط مطلوبی دارد و مجهز به کمربند ایمنی است آسیب شدیدتری می‌بیند.

خطاهای انسانی عامل اکثر سوانح رانندگی است و خطاهای انسانی را نمی‌توان به طور کامل برطرف کرد. انسان‌ها اشتباه خواهند کرد. بخش‌های دیگر سیستم تردد جاده‌ای، وسیله نقلیه و راه و محیط باید به شیوه‌ای طراحی و مدیریت شود که در صورت بروز تصادف، خطر آسیب و مرگ را به حداقل برساند. برای مثال، وقوع تصادف در جاده‌ای که در آن حداکثر سرعت مجاز تعیین شده و به اجرا گذاشته شده است، احتمال کمتری می‌رود که به آسیب‌های شدیدی بیانجامد.

بررسی آسیب‌های ناشی از سوانح رانندگی از نظر محدوده زمانی نیز کمک‌کننده است: قبل از تصادف، زمان تصادف و بعد از تصادف. برای مثال، در مرحله قبل از تصادف می‌توانیم شخصی را در نظر بگیریم که کمربند ایمنی خود را بسته یا از کلاه ایمنی استفاده کرده است، خودرویی که در شرایط مطلوبی قرار دارد، و راه‌هایی که از استانداردهای ایمنی پیروی می‌کنند. در مرحله زمان تصادف، طرح ایمنی خودرو در برابر تصادف می‌تواند از آسیب‌های شدید یا مرگ جلوگیری کند. در مرحله بعد از تصادف، دسترسی به خدمات با کیفیت فوریت‌های پزشکی می‌تواند زندگی فرد را نجات دهد.

اگر ما این ترتیب زمانی را با بخش‌های سیستم تردد جاده‌ای ترکیب کنیم، ماتریس هادون<sup>۱</sup> زیر بدست می‌آید. این ماتریس روش اساسی برای شناخت عوامل دخیل در تعداد و پیامد سوانح رانندگی است و ما می‌توانیم از آن برای بررسی چگونگی کاهش تلفات و آسیب‌ها استفاده کنیم. برای مثال، علاوه بر این که به یک کودک گوشزد کنیم که در راه مدرسه موقع عبور از خیابان ندود (توجه به رفتار انسانی در مرحله قبل از تصادف)، می‌توانیم تا حد زیادی بر روی کاهش سرعت تردد در اطراف مدرسه تلاش کنیم (بررسی شرایط جاده در مرحله قبل از تصادف)، به طوری که در صورت برخورد با یک کودک، آسیب‌های وارده خفیف باشد.



ماتریس هادون

**نحوه اجرای پروژه:** پس از گردهمایی جهانی جوانان برای ایمنی راه در سال ۲۰۰۷، نمایندگان کانادا بیش از پیش سرشار از شور و شوق بودند. آنها کمیته جوانان را تشکیل داده و برنامه راهبردی خود را تهیه کردند: برنامه‌ای که بین جوانان و ادارات دولتی و سازمان‌های غیردولتی رابطه برقرار کرد. این گروه موفق به اخذ نمایندگی در انجمن متخصصان ایمنی راه کانادا، کمیته جهانی ایمنی راه کانادا و کمیته برنامه ریزی کنفرانس ایمنی راه چند زمینه‌ای کانادا شدند. آنها داده‌ها را فراهم می‌آورند، در کار این گروه‌ها مشارکت و همکاری می‌کنند و در حال حاضر سیاست‌ها و طرح‌های ایمنی راه را تحت تاثیر قرار داده‌اند.

**پیام اصلی:** جوانان می‌توانند در ایجاد تغییرات در تمام سطوح دخیل باشند. مشارکت‌های قوی با سازمان‌های مهم، حفظ تمرکز بر روی هدف خود و حفظ روابط خوب با دست‌اندرکاران ضروری است.

برای کسب اطلاعات بیشتر به وب‌سایت‌های [www.youthroadsafety.ca](http://www.youthroadsafety.ca) و [Chair@youthroadsafety.ca](mailto:Chair@youthroadsafety.ca) مراجعه فرمایید.



### رویدادهای مهم

پروژه: ایمنی راه کانادا  
کمیته جوانان<sup>۵</sup>  
مکان: کانادا  
ایده اصلی: نماینده جوانان کانادا  
در طرح‌های ملی ایمنی راه‌ها  
و سازمان‌ها.

چندین عامل خطر وجود دارد که در آسیب‌های ناشی از سوانح رانندگی در میان جوانان دخیل است. در صفحات بعدی، ما هر یک از عوامل زیر را برای درک بیشتر مشکل بررسی می‌کنیم.

## عوامل اصلی خطر

- عدم استفاده از کمربند ایمنی
- سرعت غیرمجاز
- مصرف الکل و مواد مخدر
- عدم استفاده از کلاه ایمنی
- رانندگی با حواس پرت
- خستگی
- به اندازه کافی قابل رویت نبودن در جاده‌ها

### نکته:

در کشور شما، یا حتی در ناحیه خاص شما، یک عامل خطر یا عامل دیگری می‌تواند علت اصلی سوانح رانندگی در بین جوانان باشد. عوامل خطری را که در ناحیه شما به طور گسترده‌ای وجود دارد و اقداماتی را که در این خصوص به عمل آمده پیدا کنید.

# عدم استفاده از کمربندهای ایمنی



کمربندهای ایمنی جان سرنشینان را نجات می دهد: هم اکنون می دانیم که عمل ساده بستن کمربند ایمنی جان افراد بیشتری را نسبت به سایر اقدامات ایمنی راه در تاریخ نجات داده است.

هنوز بهانه ای برای نبستن کمربند ایمنی خود دارید؟ در اینجا به برخی از بهانه های رایج و دلیل اینکه آنها از آن دست بردار نیستند اشاره می کنیم.



## سرعت غیر مجاز



### واقعیت ۱

هرچه سرعت شما بیشتر باشد، احتمال تصادف شما بیشتر است.

### چرا؟

هرچه سرعت شما بیشتر باشد، مسافت بیشتری پیموده می‌شود تا شما تصمیم گرفته و برای جلوگیری از تصادف اقدام کنید، در نتیجه واکنش شما بسیار دیر خواهد بود. همچنین، هرچه سرعت شما بیشتر باشد، هنگام ترمز کردن، فاصله زیادی طی می‌شود تا خودروی شما متوقف شود. یعنی هرچقدر که سرعت شما افزایش می‌یابد، امکان جلوگیری از یک تصادف کمتر می‌شود.

### واقعیت ۲

آسیب‌های وارده بر اثر تصادفات در سرعت‌های بالا نسبت به سرعت‌های پایین بسیار شدیدتر است.

### چرا؟

هرچقدر سرعت بیشتر باشد، انرژی جنبشی یا حرکتی خودرو و شما (راننده یا سرنشین‌ها) بیشتر منتقل می‌شود. بنابراین، هنگام برخورد با وسیله نقلیه یا شیء ثابت دیگری از قبیل درخت یا دیوار، انرژی بیشتری آزاد می‌شود. بخشی از انرژی آزاد شده بوسیله اشیاء درگیر در تصادف جذب شده و بخشی بوسیله بدن انسان جذب و موجب آسیب‌دیدگی خواهد شد. بدن ما آسیب‌پذیر است و فقط تا حدی می‌تواند انرژی وارده را بدون آسیب شدید تحمل کند. هرچقدر انرژی بیشتر باشد، آسیب شدیدتر است.

### واقعیت ۳

عابران پیاده، دوچرخه سواران و افرادی که در وسایط نقلیه سبک‌تر هستند، در صورت برخورد با خودرویی با سرعت غیرمجاز، آسیب‌های شدیدتری خواهند دید.

### چرا؟

در صورت وقوع تصادف، طرف «سبک‌تر» حادثه، یعنی عابر پیاده، دوچرخه سوار یا وسیله نقلیه کوچک‌تر به دلیل اینکه تفاوت جرمشان بیشتر است، انرژی آزاد شده بیشتری را جذب می‌کند. از این گذشته، عابران پیاده و دوچرخه سواران برخلاف افراد درون بدنه آهنی یک خودرو با کمربند ایمنی و کیسه هوا، کاملاً بدون محافظ هستند.

### آیا می‌دانستید که...؟

میزان انرژی وسیله نقلیه‌ای که با سرعت ۵۰ کیلومتر در ساعت حرکت می‌کند تقریباً با ۲۰ گلوله شلیک شده برابر است. میزان انرژی هر سرنشین ماشین با حدود ۲ گلوله شلیک شده برابر است. بنابراین، اگر ماشینی با سرعت ۵۰ کیلومتر در ساعت تنها با یک سرنشین راننده (حرکت کرده و) با یک عابر پیاده برخورد کند، شدت برخورد با اصابت ۲۲ گلوله به آن فرد برابر است.

### رویدادهای مهم

پروژه: فوندی ما بوری<sup>۱</sup>

مکان: نیجر

ایده اصلی: آموزش جوانان درباره

ایمنی راه با استفاده از روش

آموزش همتایان



نحوه اجرای پروژه: فوندی ما بوری با مشارکت بنیاد اتومبیلرانی و جامعه (وابسته به) فدراسیون بین‌المللی اتومبیلرانی، بودجه استخدام ۱۰۰ مری همتا را فراهم کردند. این پروژه، به بالا بردن سطح آگاهی نسبت به مسائلی مانند استفاده از کلاه ایمنی، جلوگیری از رانندگی در حالت مستی و قابل رؤیت بودن در بین ۲۵۰۰۰ جوان در مدارس و دانشکده‌های نیجر کمک کرده است. فوندی ما بوری با تلاش‌های حمایت‌شونده خود در تأثیرگذاری بر دولت برای تشدید اعمال قانون استفاده از کلاه ایمنی برای موتورسیکلت سواران نیز موفق بوده است. پیام اصلی: از مراجعه و گفتگو با حامیان مالی نهراسید: با حمایت آنها، پیام شما به تمام نقاط کشور می‌رسد. برای کسب اطلاعات بیشتر به وب سایت‌های [ong.fondeimadeimabori@gmail.com](mailto:ong.fondeimadeimabori@gmail.com) و [chilien2004@yahoo.fr](mailto:chilien2004@yahoo.fr) مراجعه فرمایید.

### اطلاعات بیشتر:

انجمن سلطنتی پیشگیری از حوادث در انگلستان<sup>۲</sup> ده توصیه عالی برای رعایت سرعت مجاز<sup>۳</sup> را تهیه کرده است، که در بخش منابع وب سایت یورز قابل دسترسی می‌باشد.

# مصرف الکل و مواد مخدر

مصرف الکل و مواد مخدر توسط کاربران راه موجب بالا رفتن میزان سوانح رانندگی می شود. این مواد بر رفتار و قوه تشخیص انسان اثر می گذارند. هیچ فردی برای جلوگیری از پیامدهای آن آنقدر ماهر، بزرگ یا باهوش نیست. پرسش و پاسخ های زیر به تشریح بیشتر اثرات الکل و برخی مواد مخدر کمک می کند.

## سوال: الکل چگونه بر رانندگی تأثیر می گذارد؟

پاسخ: حتی مقدار کم الکل می تواند اثرات زیر را داشته باشد:

- هماهنگی ضعیف: انجام بیش از یک کار در یک زمان را با مشکل مواجه کرده و هدایت ماشین را دشوار می کند.
- واکنش دیر هنگام: هنگام وقوع حادثه ای غیرمنتظره واکنش را کندتر می کند (ماشینی از بغل به شما نزدیک می شود، فردی از خیابان عبور می کند)
- ارزیابی ضعیف: ارزیابی عملکرد شما و دیگران (از جمله سرعت، فاصله و حرکت) و همچنین ارزیابی خطرات را دشوار می کند.
- کاهش تمرکز حواس، حافظه، قدرت دید و شنوایی: تمرکز کامل بر راه پیش رو، قطع ارتباط شما با آنچه که در ناحیه دید جنبی شما اتفاق می افتد، و همچنین قطع ارتباط شما با چیزهایی که می بینید و می شنوید.
- حس اعتماد به نفس کاذب و بیش از حد روی توانایی ها حساب کردن: حس اعتماد به نفس بیشتر و تن دادن به خطرانی که شما معمولاً از آنها پرهیز می کنید.

ترکیب توانایی کاهش یافته و ریسک پذیری بالا، ترکیبی پر خطر است.

## سوال: چرا الکل این اثر را دارد؟

پاسخ: الکل کندکننده سیستم عصبی یا یک «آرام بخش» است. الکل اثری بی حس کننده بر روی مغز دارد که آن را کندتر و قدرت تمرکز فکر را کاهش می دهد.

## سوال: چقدر طول می کشد تا اثر الکل ظاهر شود؟

پاسخ: پس از این که الکل وارد خون شما شد، فقط ۱۰ دقیقه طول می کشد تا به مغز شما برسد.

## سوال: چقدر می توانم الکل مصرف کنم؟

پاسخ: برای ایمن ماندن، هنگام رانندگی به هیچ وجه الکل مصرف نکنید. تحقیقات نشان می دهد که یک پیک مشروب الکی خطر مرگ یا آسیب شدید را تا پنج برابر افزایش می دهد. شما نباید تا حد مستی الکل بخورید به طوری که رانندگی شما را تحت تأثیر قرار دهد. با مصرف الکل توانایی های رانندگی شما کاهش می یابد، حتی اگر احساس کنید حالتان کاملاً عادی است. اگر شما بیدار هستید و می توانید با دوستان خود صحبت کنید، این بدان معنا نیست که شما می توانید بدون هیچ خطری رانندگی کنید.

## سوال: چه چیزی می تواند به کاهش غلظت الکل در خون من کمک کند؟

پاسخ: تنها علاج الکل زمان است. گذر زمان موجب می شود بدنتان الکل را تجزیه کند. کبد الکل را با سرعتی قریب به یک پیک استاندارد در ساعت تجزیه می کند. یک پیک استاندارد محتوی حدود ۱۰ گرم الکل است. رستوران ها معمولاً الکل را در گلیاس هایی که پیک استاندارد آنها مشخص است سرو می کنند. با وجود این، شراب معمولاً در گلیاس هایی با حجم ۱۴۰ میلی لیتر یا ۲۰۰ میلی لیتر فروخته می شود. یک گلیاس ۲۰۰ میلی لیتری شراب محتوی قریب به دو پیک استاندارد است. گلیاس های مورد استفاده در خانه احتمالاً بزرگ تر از اندازه پیک استاندارد هستند. بعضی وقت ها، برچسب های روی بطری ها یا قوطی های مشروبات الکی تعداد پیک های استاندارد محتوی خود را نشان می دهند. ورزش کردن، نوشیدن قهوه، دوش گرفتن با آب سرد، استفراغ، هوای تازه و چیزهای دیگر می تواند باعث هوشیاری بیشتر شما بشوند، اما غلظت الکل خون شما را کاهش نخواهند داد.

غلظت الکل خون، مقدار الکل موجود در خون است. غلظت الکل خون را می توان با استفاده از واحدهای مختلف حجم و جرم نشان داد. برای مثال، غلظت الکل خون ۰.۰۵ گرم در ۱۰۰ میلی لیتر یعنی، در هر ۱۰۰ میلی لیتر خون ۰.۰۵ گرم الکل وجود دارد. بسیاری از کشورها برای کاستن آسیب های ناشی از حوادث رانندگی، محدودیت های غلظت الکل خون را در مورد رانندگان اعمال می کنند. پلیس می تواند هر راننده ای را برای بررسی غلظت الکل خونش متوقف کند. همه آنچه که رانندگان بایستی انجام دهند دمیدن به داخل دستگاهی است که مستی از ما نامیده می شود. این دستگاه میزان الکل موجود در خون رانندگان را نشان می دهد.

## آیامی دانستید که...؟

رانندگانی که غلظت الکل خون آنها ۰.۰۵ گرم در ۱۰۰ میلی لیتر است، احتمال تصادفشان ۴۰ درصد بیشتر از کسانی است که هیچ الکی مصرف نکرده اند. میزان تصادف (در رانندگانی که) غلظت الکل خون (آنها) ۰.۱ گرم در ۱۰۰ میلی لیتر است، تقریباً چهار برابر بیشتر است، و حتی در غلظت الکل خون ۰.۱۵ گرم در ۱۰۰ میلی لیتر یا بیشتر به بیست برابر هم می رسد.

## رویدادهای مهم

پروژه: مادرگادا ویوا (طلوع زنده) ویدا اورجنته (زندگی ضروری)

مکان: برزیل

ایده اصلی: تشویق جوانان اهل



کلوب و میهمانی به اینکه درست فکر کرده و پیش از رانندگی الکل یا مواد مخدر مصرف نکنند.

نحوه اجرای پروژه: صحبت کردن با جوانان درباره الکل و مواد مخدر و ایمنی راه آسان نیست. ویدا اورجنته از روش آموزش همتایان استفاده کرد: جوانان با جوانان درباره عدم رانندگی در حال مستی به شیوه دوستانه و غیر آمرانه صحبت می کنند. پیام اصلی: صحبت کردن با جوانان بر طبق معیارهای خودشان، شیوه ای مؤثر برای رساندن پیام های ایمنی راه است.

برای کسب اطلاعات بیشتر به وب سایت های [www.vidaurgente.org.br](http://www.vidaurgente.org.br) و [vidaurgente@vidaurgente.org.br](mailto:vidaurgente@vidaurgente.org.br) مراجعه کنید.



### سوال: تا حدی که نفسم بوی الکل ندهد، می توانم مشروب بنوشم و رانندگی کنم؟

پاسخ: خیر. الکل در واقع بدون بو است. آنچه که شما تصور می کنید بوی بد الکل است، بوی چیزهایی است که به نوشیدنی های الکلی افزوده می شود. بنابراین، اگر نفس شما بوی الکل نمی دهد به این معنی نیست که در بدن شما الکل وجود ندارد و شما ایمن هستید.

### سوال: مصرف داروها یا مواد مخدر چه تأثیری بر رانندگی دارد؟

پاسخ: دارو ها و مواد مخدر بر اساس نوعشان تأثیر متفاوتی بر رانندگی خواهند گذاشت:

- داروهایی از قبیل کدئین و بنزودیازپین ها (قرص های خواب، آرام بخش ها و داروهای ضد اضطراب) موجب حواس پرتی و همچنین ضعف هماهنگی و تشخیص شده و توانایی کنترل وسیله نقلیه را کاهش می دهند.

- آفتامین ها، اکستازی و کوکائین « داروهای نشاط آور» یا محرک هستند: این داروها باعث می شوند حس هوشیاری و انرژی زیاد به مصرف کنندگان دست بدهد. از این رو، با وجود آنکه مهارت های رانندگی آنها کاهش یافته است تندتر و جسورانه تر رانندگی کرده و بیشتر خطر می کنند: آنها توانایی کمتری برای کنترل وسیله نقلیه، تشخیص فاصله ها، هماهنگ کردن اعمال خود و گرفتن تصمیم های منطقی دارند.

- مصرف کنندگان حشیش احساس آرامش و سرخوشی می کنند. آنها «مست» و «پاتیل» هستند. این حالت در رانندگی یعنی زمان واکنش آنها طولانی تر شده، هماهنگی آنها کاهش یافته و حافظه آنها تحت تأثیر قرار می گیرد.

### سوال: نظر شما درباره تأثیر ترکیب الکل و مواد مخدر چیست؟

پاسخ: استفاده از مواد مخدر به همراه نوشیدن الکل یا بعد از آن به هیچ وجه ایده خوبی نیست. احتمال تصادف افرادی که الکل و مواد مخدر را با هم مصرف می کنند، دو برابر بیشتر از کسانی است که فقط الکل می نوشند. احتمال آسیب دیدگی رانندگانی با غلظت الکل خون بیش از ۰.۰۸ گرم در ۱۰۰ میلی لیتر که مواد مخدر و الکل را باهم مصرف می کنند، در یک سانحه رانندگی صد برابر بیشتر است.



به یاد داشته باشید...

- اگر مشروب خورید، رانندگی نکنید. چون حتی یک پیک، عملکرد رانندگی شما را تحت تأثیر قرار خواهد داد.

- قبل از بیرون رفتن، راه های جایگزین برای برگشتن به خانه در نظر بگیرید: (مثلاً کسی را که مشروب نخورده است انتخاب کنید؛ از وسایل نقلیه عمومی استفاده کنید؛ تاکسی بگیرید؛ شب را در همانجا بمانید؛ از والدین یا یک بزرگسال دیگر بخواهید که در صورت امکان با ماشین دنبال شما بیایند و غیره.

- یک برنامه جایگزین داشته باشید تا در صورت خوب پیش رفتن برنامه اولتان، بدانید که چه کار باید بکنید.

### آیامی دانستید که...؟

غلظت الکل خون بر شدت آسیب دیدگی نیز تأثیر می گذارد. رانندگانی که میزان الکل خونشان بیش از ۰.۱۵ گرم در ۱۰۰ میلی لیتر است، احتمال مرگشان در یک سانحه رانندگی نسبت به رانندگانی که هوشیار هستند، در حدود دویست برابر می باشد.

### آیامی دانستید که...؟

مصرف الکل بر روی تمام کاربران راه از جمله موتورسیکلت سواران تأثیر گذار است. در رابطه با موتورسیکلت سواران، داشتن غلظت الکل خون بیش از ۰.۰۵ گرم در ۱۰۰ میلی لیتر، در مقایسه با غلظت الکل خون صفر، خطر تصادف شان را تا چهل برابر افزایش می دهد.

### آیامی دانستید که...؟

نوشیدن قهوه یا نوشابه های انرژی زا از تأثیر الکل بر بدن شما نمی کاهد. این کار ممکن است حس هوشیاری شما را افزایش دهد، اما به تدریج اثر آن از بین رفته و در میانه سفر خسته و خواب آلود می شوید.

### رویدادهای مهم

پروژه: مه سفید - تیم الرت ۲ مکان: هلند  
ایده اصلی: جلب توجه جوانان در جشنواره های موسیقی



**نحوه اجرای پروژه:** جوانانی از تیم الرت، کمپین مه سفید را بوجود آوردند، که کمپینی درباره خطرات مصرف مواد مخدر و الکل در رانندگی است. آنها در جشنواره های موسیقی شرکت کرده و با شرکت کنندگان جوان صحبت کرده و ابزارها (گجت هایی) را در تأیید و تقویت پیامشان توزیع کردند. این کمپین از سال ۲۰۰۸ آغاز به کار کرده و هر ساله با ۹۷۰۰۰ نفر ارتباط برقرار می کند.  
**پیام اصلی:** اشاعه افکار یا مفاهیم نو در بین مردم کار دشوار است. برای صحبت کردن با جوانان در محیط هایی که آنها احساس راحتی می کنند، وقت بگذارید.  
برای کسب اطلاعات بیشتر به وب سایت های [www.teamalert.nl](http://www.teamalert.nl) و [info@teamalert.nl](mailto:info@teamalert.nl) مراجعه کنید.

## عدم استفاده از کلاه‌های ایمنی

بدن شما روی موتورسیکلت یا دوچرخه‌ای که هیچ بدنه فلزی برای محافظت از شما نداشته و هیچ کمربند ایمنی برای نگه‌داشتن شما روی صندلی خود ندارد به کلی در معرض خطر است. بیشتر صدمات ناشی از تصادفات موتورسیکلت، صدمات ناحیه سر هستند. در کشورهای اروپایی، حدود ۷۵ درصد از مرگ و میر موتورسیکلت‌سواران ناشی از آسیب‌های ناحیه سر است. این رقم در برخی کشورهای کم درآمد و درآمد متوسط به ۸۸ درصد می‌رسد. آثار صدمات ناحیه سر که منجر به مرگ نمی‌شوند، ممکن است تا مدت‌های زیاد باقی بماند.

استفاده از کلاه ایمنی مؤثرترین روش محافظت از خودتان است. با این حساب، چرا این همه موتورسیکلت سوار و دوچرخه سوار بدون استفاده از کلاه ایمنی توی جاده راه می‌افتند؟ در زیر به انواع مختلف باورهای غلط و رایج و توضیحاتی درباره واقعیات اشاره می‌کنیم.

**باور نادرست:** کلاه‌های ایمنی فقط کلاه هستند، پس نمی‌توانند از سر محافظت کنند.

واقعیت: برخلاف سایر کلاه‌ها، کلاه‌های ایمنی دارای چهار جزء اصلی هستند که در کنار هم از سر در برابر آسیب‌ها محافظت می‌کنند: پوسته سخت خارجی؛ آستری جذب کننده ضربه؛ بالشک راحتی؛ و سیستم نگه دارنده (باند چانه) برای بستن. فقط کلاه‌های ایمنی که مورد آزمایش ضربه قرار گرفته و تأیید شده‌اند و استانداردهای دولتی خاصی را برای ایمنی گذرانده‌اند باید مورد استفاده قرار گیرند.

**باور نادرست:** کلاه‌های ایمنی مانع دید شما می‌شوند.

واقعیت: کلاه‌های ایمنی تمام صورت، ممکن است که هنگام نگاه کردن به پایین قدرت دید شما را کاهش دهند، اما این مساله چندان اهمیتی ندارد. آنچه مهم است اینست که شما بتوانید آنچه را که در اطرافتان، یعنی دید جنبی‌تان رخ می‌دهد را ببینید و زمانی که شما از کلاه ایمنی استفاده می‌کنید، این مساله تحت تأثیر قرار نمی‌گیرد. کلاه‌های ایمنی کاملاً شما را قادر می‌سازند تا آنچه که در محیط پیرامونی شما اتفاق می‌افتد را ببینید.

**باور نادرست:** کلاه‌های ایمنی مانع از شنیدن علائم خطر می‌شود، بنابراین شما بدون کلاه ایمنی ایمن‌تر هستید.

واقعیت: کلاه‌های ایمنی سر و صداها را کاهش می‌دهد، اما آنها را حذف نمی‌کند. آزمایش‌ها نشان داده‌اند که هنگام استفاده از کلاه ایمنی همه صداها به وضوح شنیده می‌شوند، پس نه تنها نباید درباره شنیدن هرگونه علائم خطری نگران باشید، بلکه در واقع کلاه‌های ایمنی می‌توانند از گوش‌های شما در برابر صدای باد و آسیب پرده گوش که در سرعت‌های بیش از ۱۰۰ کیلومتر در ساعت رخ می‌دهد، محافظت کنند.

**باور نادرست:** هنگامی که شما با سرعت کم حرکت می‌کنید، استفاده از کلاه ایمنی اهمیت ندارد.

واقعیت: حتی در سرعت‌های کم، شدت برخورد سر شما با سطح دیگر، می‌تواند منجر به صدمات شدید شود.

### آیا می‌دانستید که...؟

در بسیاری از کشورهای کم درآمد و با درآمد متوسط، بیشتر مرگ و میر ناشی از سوانح رانندگی در میان موتورسیکلت سواران است. به عنوان نمونه، ۲۷ درصد از مرگ و میر ناشی از حوادث رانندگی در هند در میان کاربران دوچرخه‌های موتور ریخ می‌دهد. این رقم در تایلند بین ۷۰ تا ۹۰ درصد و در مالزی ۶۰ درصد است.

### آیا می‌دانستید که...؟

موتورسیکلت‌ها وسیله نقلیه اصلی مورد استفاده برای حمل و نقل در بسیاری از کشورهای کم درآمد و با درآمد متوسط است. برای مثال، در هند ۶۹ درصد از تعداد کل وسایط نقلیه موتوری، دوچرخه‌های موتوری از قبیل موتورسیکلت‌ها هستند.



# رانندگی با حواس پرت

رانندگی و تمرکز بر روی چند موضوع به طور همزمان در تضاد هستند. حتی برای رانندگان ماهر و با تجربه، رانندگی ایمن مستلزم استفاده از بیشترین (اگر نه تمام) قابلیت ذهنی است: پرت شدن حواس شما در حین رانندگی طولی نمی کشد.

برای مثال، هنگامی که با تلفن همراه صحبت می کنید، با یک دستتان گوشی را نگه می دارید؛ حواستان به مکالمه تان است؛ توجه تان به صداهایی است که از گوشی می آید؛ و اگر چه چشم های تان به جاده است، ولی آنچه را که در اطراف شما رخ می دهد را « نمی بینید. » استفاده از هندزفری مشکل را حل نخواهد کرد. شما باز هم ناگزیرید دکمه ای را برای جواب دادن به تلفن فشار دهید؛ توجه شما همچنان به صدای شخصی است که با شما صحبت می کند، ذهن شما آنچه را که می شنوید پردازش می کند، و شما درباره آنچه که می خواهید بگویید فکر خواهید کرد. تنها (عامل) حواس پرتی که شما از آن خودداری کرده اید این است که مجبور نیستید گوشی تلفن را در دست تان نگه دارید.

در نتیجه رانندگانی که از گوشی تلفن برای صحبت کردن، ارسال پیامک یا جستجوی اینترنتی استفاده می کنند، برای ماندن در لاین مناسب، تشخیص هرگونه تغییری در اطراف خود و واکنش به موقع از توانایی کمتری برخوردار هستند. همچنین رانندگانی که با تلفن صحبت می کنند، به احتمال زیاد از سرعت مجاز تخلف کرده و نمی توانند سرعت ثابت را حفظ کنند. رانندگان اغلب هنگام ارسال پیامک با سرعت کمتری رانندگی می کنند، اما به خاطر تعلل در واکنش و عدم توانایی آنها در حفظ موقعیت خود در لاین مناسب و ارزیابی شرایط تردد، هنوز ارسال پیامک در حین رانندگی را بسیار پرخطر می سازد.

## آیا می دانستید که...؟

به جای اینکه به جاده نگاه کنید، برای ارسال پیامک، چک کردن ایمیل و جستجوی اینترنتی مجبورید به گوشی تان نگاه کنید، می تواند بیش از مصرف حبشیش توانایی رانندگی شما را تحت تأثیر قرار دهد.

## آیا می دانستید که...؟

چهار نوع حواس پرتی وجود دارد:

### حواس پرتی دیداری:

زمانی است که شما حتی برای یک لحظه چشم از جاده برمی دارید.

### حواس پرتی شنیداری:

زمانی است که توجه شما به آنچه که به آن گوش می دهید جلب می شود.

### حواس پرتی فیزیکی:

زمانی است که شما دست از فرمان بر می دارید.

### حواس پرتی شناختی:

زمانی است که حواستان به رانندگی نیست و خطرناک ترین مورد برای وقوع سانحه رانندگی است.



**نحوه اجرای پروژه:** روی موج ترافیک پیام ایمنی جاده خود را به صورت بر خط پخش می کند. این پروژه از ویدئوهای ویروسی یا وایرال ویدئو و شبکه های برخط برای رساندن خلاقانه پیام ها استفاده می کند. یکی از معروف ترین ویدئوهای آن که به مدت ۴۰ ثانیه است، در رابطه با جوانانی است که با گوش دادن به موسیقی حواسشان از راه پرت می شود. این پروژه برای برگزاری کارگاهها، به صورت کاملاً رایگان، با مدارس همکاری می کند.

**پیام اصلی:** شروع پروژه ایمنی جاده، به ویژه با استفاده از ابزارهای برخط، نباید خیلی دشوار باشد. درباره پیام های خلاقانه ایمنی راه فکر کنید؛ این پیام ها به راحتی به خاطر سپرده می شوند.

برای کسب اطلاعات بیشتر به وب سایت های [www.tuneintotraffic.co.uk](http://www.tuneintotraffic.co.uk) و [info@tuneintotraffic.co.uk](mailto:info@tuneintotraffic.co.uk) مراجعه کنید.



### رویدادهای مهم

**پروژه:** روی موج ترافیک<sup>۱</sup>  
**مکان:** انگلستان  
**ایده اصلی:** تبلیغ پیام ضد حواس پرتی به عابران پیاده جوان

برای کسب اطلاعات بیشتر

استفاده از تلفن همراه: مشکل روزافزون حواس پرتی رانندگان. ژنو، سازمان بهداشت جهانی، ۲۰۱۱، که در بخش منابع در وب سایت یورز قابل دسترس است.

## خستگی

اینکه خودتان را متقاعد کنید که علیرغم خستگی هنوز می‌توانید بر روی جاده تمرکز کنید کار آسانی است. فقط افراد سالمند و رانندگان کامیون پشت فرمان خوابشان می‌برد، درست است؟  
متأسفانه، این موضوع حقیقت ندارد. تحقیقات نشان داده است که خستگی، جوانان را نیز تحت تأثیر قرار داده و با کند کردن زمان واکنش، کاهش سطح هوشیاری و کاهش قدرت ارزیابی، موجب بروز تصادف می‌شود.

خوشبختانه، خستگی معمولاً به طور ناگهانی شروع نمی‌شود. علائم هشداردهنده‌ای وجود دارند که اگر جدی گرفته شوند می‌توانند جان شما و دیگران را نجات دهند.

وقتی خوابمان می‌آید، سعی می‌کنیم کارهای مختلفی برای غلبه بر خستگی انجام دهیم:

- قهوه یا نوشیدنی‌های کافئین‌دار می‌نوشیم یا قرص کافئین مصرف می‌کنیم؛
- پنجره‌ها را باز کرده یا دستگاه تهویه مطبوع یا پنکه را روشن می‌کنیم؛
- با مسافران دیگر در ماشین صحبت می‌کنیم؛
- غذا می‌خوریم؛
- برای قدم زدن یا ورزش توقف می‌کنیم؛
- به موسیقی بلند گوش می‌کنیم؛

مساله اینست که هیچ یک از این کارها مؤثر واقع نمی‌شود. این اقدامات ساده و آنی ممکن است برای مدت خیلی کوتاه موجب تقویت توان یا هوشیاری شما شود، اما اثر آنها به زودی از بین رفته و شما به اندازه قبل و شاید هم بیشتر احساس خستگی و خواب‌آلودگی می‌کنید. تنها کار مؤثر اینست که، پیش از سفر به اندازه کافی بخوابید. و برای رفع خستگی، همیشه بین راه، خواب کوتاهی داشته باشید.

### آیا می‌دانستید که...؟

وقتی احساس خستگی می‌کنید یا خوابتان می‌آید، پیش‌بینی این که چه موقع به خواب می‌روید تقریباً ناممکن است.

### توصیه‌هایی برای ایمن ماندن

سفرهایتان را طوری برنامه‌ریزی کنید که قبل از زمان معمول بیداری و بعد از زمان معمول خوابتان رانندگی نکنید.

قبل از رانندگی، خواب شبانه خوبی داشته باشید.

قبل از سفر، برنامه‌ریزی کنید.

هنگام رانندگی برای مدت طولانی، استراحت‌های منظم داشته باشید و زمانی که خسته شدید در مکانی امن کنار بکشید و استراحت کنید.

در صورت امکان، در طول روز رانندگی کنید.

اگر داروهای خواب‌آور مصرف می‌کنید، سفر خود را به تعویق انداخته، از دوستان بخواهید که شما را برسانند، یا با اتوبوس، قطار یا تاکسی بروید.

### علائم خستگی

- پشت سر هم خمیازه می‌کشید
- چشم‌های شما احساس درد و خستگی می‌کند
- بی‌حوصله، عصبی، یا بی‌قرار هستید
- واکنش تان طول می‌کشد
- تمرکز حواس مشکل است
- آینه‌های ماشین خود را به طور مرتب بررسی نمی‌کنید
- از لاین خود خارج می‌شوید
- سرعت رانندگی شما ثابت نیست، متوجه می‌شوید که سریع‌تر یا آهسته‌تر می‌رانید
- به طور ناگهانی ترمز می‌کنید
- خروجی یا پیچ را رد می‌کنید
- دچار "توهم دیداری" می‌شوید
- به زحمت می‌توانید سر خود را بالا نگه داشته یا چشمان خود را باز نگه دارید

### رویدادهای مهم

پروژه: اولادنا، "کودکان ما" مکان: عمان

ایده اصلی: بالا بردن سطح آگاهی در بین والدین و کودکان درباره خطراتی که کودکان در جاده‌ها با آن مواجه هستند.



نحوه اجرای پروژه: اولادنا، گروهی از جوانان علاقمند هستند که، با توجه به اهمیت مهارت‌های کودکان در صندلی‌های خودرو و مراقبت نزدیک از آنها در اطراف جاده‌ها، یک آگهی سه دقیقه‌ای ساختند. آنها پولی نداشتند و برای تهیه دوربین فیلم برداری حرفه‌ای و استودیو از دوستان خود کمک گرفتند و به دور و اطراف شهر رفتند و مردم را متقاعد کردند که به آنها اجازه بدهند از مغازه‌ها و خانه‌هایشان فیلم برداری کنند. آگهی آنها در جشنواره فیلم مسقط در عمان برنده جایزه شد. می‌توانید این فیلم را در یوتیوب تماشا کنید:

[www.youtube.com/watch?V=B64cSxWa8g0](http://www.youtube.com/watch?V=B64cSxWa8g0)

پیام اصلی: برای گروهی از جوانان سخت کوش و متعهد، هیچ کاری ناممکن نیست. با خلاقیت و همکاری می‌توانید بسیاری از موانع را از میان بردارید.

برای کسب اطلاعات بیشتر به وب‌سایت [www.awladnaoman.org](http://www.awladnaoman.org) مراجعه کنید.

# قابل رؤیت بودن

قانونی بسیار ساده برای استفاده از راه:

## بین و دیده شو!

اگر قادر نباشیم جاده پیش رو و آنچه که در آن است را ببینیم، بعید است بتوانیم از سوانح رانندگی پیشگیری کنیم. زمانی که عابران پیاده و دوچرخه سواران با وسایط نقلیه موتوری به طور مشترک از جاده استفاده می کنند، به ویژه زمانی که نور خیابان کم است، خطر اینکه دیده نشوند زیاد است. اقدامات ساده‌ای مثل پوشیدن لباس رنگی و استفاده از لوازم فرعی و قطعات دوچرخه با رنگ‌های تند می تواند شما را برای همه کاربران جاده قابل رؤیت سازد. به کارهایی که راوی و جنی برای قابل رؤیت و ایمن بودن انجام می دهند توجه کنید.



### آیا می دانستید که...؟

به دلیل اندازه و شکل دوچرخه های موتوری، دیدن آنها نسبت به سایر وسایط نقلیه موتوری دشوارتر است و حتی در روز روشن به خوبی قابل رؤیت نیستند. برای مثال، بیشتر تصادفات موتورسیکلت در مالزی طی ساعات روز رخ می دهد.

### آیا می دانستید که...؟

چراغ های روشنایی در روز<sup>۳</sup> که در جلوی وسایط نقلیه موتوری استفاده می شوند، قابلیت رؤیت را در هنگام رفت و آمد طی ساعات روز افزایش می دهند.



### آیا می دانستید که...؟

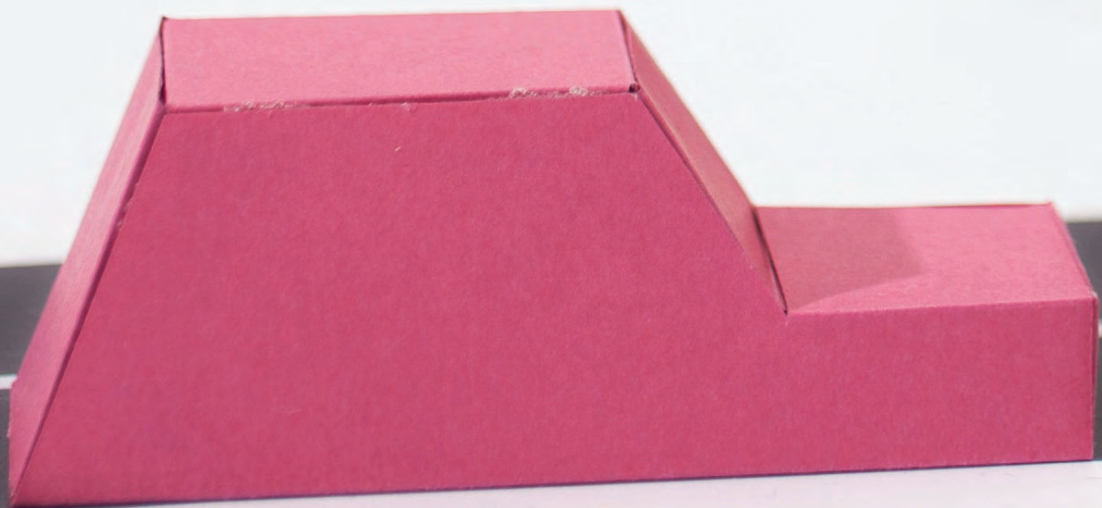
پژوهش های کشورهای اروپایی حاکی از آنست که یک سوم از تلفات و خسارات عابران پیاده به خاطر این بوده است که آنها به سختی می توانستند وسیله نقلیه ای که با آنها برخورد کرده است را ببینند، در حالی که دو پنجم از رانندگان در دیدن عابران پیاده مشکل داشته اند.

### آیا می دانستید که...؟

استفاده از کلاه های ایمنی سفید رنگ موجب می شود موتورسواران و دوچرخه سواران بهتر دیده شوند.

# بخش ۲

برنامه‌ریزی و اجرای پروژه‌های ایمنی راه





## از کجا شروع کنیم

اکنون که شما درباره بحران جهانی ایمنی راه و عواملی که سوانح رانندگی را افزایش می‌دهد آگاهی بیشتری کسب کرده‌اید، هدف ادامه این کتابچه راهنما این است که در اقدام به ایمن‌تر ساختن راه‌ها به شما یاری برساند. این صفحه، نحوه شروع کار را بررسی می‌کند.

### سرمشق باشید: ایمنی راه با خودتان آغاز می‌شود

اولین کاری که انجام می‌دهید این است که برای محافظت از خود و دیگران در برابر آسیب دیدگی در راه‌ها اقدام کنید. با ملزم کردن خود به رفتار ایمن، نشان دهید که به زندگی خود و دیگران احترام می‌گذارید. گاهی اوقات مشاهده عمل مسئولانه شما برای همتایان تان کافی است تا خودشان آن کار را انجام دهند. برای مثال، شما می‌توانید با متعهد کردن خود به ۱۰ نکته پیشنهادی فدراسیون بین‌المللی جمعیت‌های صلیب سرخ و هلال احمر کارتان را آغاز کنید. کارت تعهد فدراسیون مذکور را در زیر ملاحظه کنید.

### متعهد می‌شوم که:

- از کمر بند ایمنی استفاده کنم
- بر روی موتورسیکلت از کلاه ایمنی استفاده کنم
- با سرعت مطمئن و فاصله متناسب با شرایط رانندگی کنم
- هنگام مستی یا مصرف مواد مخدر رانندگی نکنم
- هنگام رانندگی از تلفن همراه استفاده نکنم
- به عنوان عابر پیاده یا دوچرخه سوار قابل رویت باشم
- قوانین بزرگراه را بدانم و آنها را رعایت کنم
- وسیله نقلیه‌ام را در شرایط خوبی نگه‌داری کنم
- برای وسیله نقلیه‌ای که می‌رانم مجاز بوده و آموزش دیده باشم
- در صورت بروز حادثه بدانم چگونه واکنش نشان دهم



تعهد  
ایمنی راه

فدراسیون بین‌المللی جمعیت‌های صلیب سرخ و هلال احمر



### پیام را منتشر کنید

برای صحبت کردن درباره ایمنی راه‌ها لازم نیست در این زمینه متخصص بوده یا پاسخگو باشید. این پیام را در بین خانواده، دوستان، همکاران خود و هر کس دیگری که می‌شناسید منتشر کنید. اطلاعات موجود در بخش اول این کتابچه راهنما را هم‌رسانی کنید. تلاش کنید توضیح دهید که سوانح چگونه رخ می‌دهند یا نشان دهید که چگونه برخی اقدامات ساده ایمنی راه بسیار مؤثر واقع می‌شوند. تلاش کنید از ابزارهای کمکی شنیداری-دیداری مثل عکس‌ها و نمایش‌های تصویری برای فهماندن پیام خود بهره ببرید. به کارگیری رویکردی سازنده که زیرکانه، طنزآمیز یا خلاق باشد احتمالاً تأثیر بیشتری داشته باشد.

### با کسانی که در این زمینه فعالیت می‌کنند رابطه برقرار کنید

به دنبال کسانی بگردید که کاری برای ایمنی راه انجام می‌دهند- اغلب فعالان نامیده می‌شوند- و ببینید که چگونه می‌توانید با آنها همکاری کنید. سه روش عمده برای پژوهش شما وجود دارد: دولت، سازمان‌های غیر دولتی و شرکت‌های خصوصی. توصیه‌های لازم درباره شبکه سازی در صفحه ۴۱ نمونه‌ای از سازمان‌هایی است که می‌توانید دنبال کنید.

### به جنبش جهانی جوانان طرفدار ایمنی راه‌ها بپیوندید

جنبش رو به رشد جوانان طرفدار ایمنی راه وجود دارد که متشکل از جوانانی مانند شماست. شما می‌توانید با مراجعه به وب سایت یورز به این جنبش ملحق شوید. شما به منابع اطلاعاتی مهمی برای کار خودتان هدایت می‌شوید و به جوانان دیگری در کشور، منطقه یا حتی در سراسر جهان می‌پیوندید. شما می‌توانید عملکرد دیگران را مشاهده کرده و از تجارب آنها استفاده کنید.

### در بخش مال من (MINE) در وب سایت یورز ثبت نام کنید

این سایت فرصتی برای شما فراهم می‌آورد تا کارتان را برای مشاهده مردم جهان به نمایش بگذارید. اسم خود یا سازمان تان را ثبت کنید، پروفایل شخصی تان را درست کنید، کار خود را شرح دهید و مطالب کمکی از قبیل عکس‌ها و ویدیوهای خود را در آن بارگذاری کنید.



## پس از آغاز کار

اکنون که حرکت خود را آغاز کرده‌اید، کارهای زیادی وجود دارد که می‌توانید انجام دهید. در این صفحه مجموعه کاملی از ایده‌ها برای ارتقاء پروفایل ایمنی راه وجود دارد. بخش بعدی، چگونگی تبدیل هریک از این ایده‌ها به یک پروژه موفق ایمنی راه را به تفصیل بیان می‌کند.

### از طریق سیاست‌گذاران و تصمیم‌گیرندگان

- به تصمیم‌گیرندگان از طریق جلب توجه آنها به مشکلات ایمنی راه در ناحیه خودتان آموزش دهید.
- اعلامیه جهانی جوانان طرفدار ایمنی راه<sup>۱</sup> و اعلامیه جوانان مسکو<sup>۲</sup> را به سیاست‌گذاران و تصمیم‌گیرندگان ارائه کرده و از اجرای آنها حمایت کنید.
- اعلامیه‌ها را از بخش منابع وب سایت یورز تهیه کنید.
- کتابچه‌های راهنمای اقدامات مناسب را که به وسیله بخش همکاری ایمنی راه سازمان ملل<sup>۳</sup> منتشر شده است، به سیاست‌گذاران ارائه کنید.
- برای کسب اطلاعات بیشتر درباره این کتابچه‌های راهنما به صفحه ۲۷ مراجعه کنید.
- داستان شخصی رهبری را بیابید که مصیبتی خانوادگی مربوط به یک سانحه رانندگی یا آسیب ناشی از حوادث رانندگی را تجربه کرده است.

### از طریق جوانان

- گروه‌هایی از جوانان به تبعیت از گروه‌هایی جهانی جوانان طرفدار ایمنی راه<sup>۴</sup> برپا کنید.
- درباره گروه‌هایی جهانی جوانان طرفدار ایمنی راه در بخش وب سایت یورز مطالعه کنید.
- کمپین‌هایی را برای افزایش آگاهی درباره خطرات رانندگی در حال مستی راه اندازی کنید.
- برنامه‌هایی را برای توزیع کلاه ایمنی، لباس، کت یا جلیقه‌های بازتاب دهنده نور اجرا کنید.
- مسابقات عکس، نقاشی، مقاله نویسی، یا انواع دیگری از مسابقات را برگزار کنید.
- جلسات تعاملی افزایش آگاهی در مدارس و دانشکده‌ها برگزار کنید.
- پیاده‌روی‌های ایمن بچه‌ها به طرف مدرسه که با حضور دو بزرگسال همراه است را در مدارس تبلیغ کنید.
- این پیام را با استفاده از رسانه‌های اجتماعی از قبیل فیسبوک و توئیتر منتشر کنید.

### از طریق قربانیان سوانح رانندگی و خانواده‌های آنها

- مراسمی از قبیل چند لحظه سکوت و شب زنده داری با روشنایی شمع مختص قربانیان و نجات یافتگان برگزار کنید.
- بناهای یادبود از قبیل باغ‌های یادبود، یادمان‌های کنار جاده و یادبودهای اینترنتی را طی مراسمی معرفی کنید.
- روز جهانی یادبود قربانیان سوانح رانندگی را که هر ساله در روز یکشنبه سوم ماه نوامبر برگزار می‌شود را گرامی بدارید.

### از طریق رسانه

- کنفرانس‌های خبری درباره اطلاعات، گزارش‌ها و ابتکار عمل‌های جدید ایمنی راه
- میزگردهای رادیویی یا تلویزیونی
- نامه‌های سرگشاده در رسانه‌های مطبوعاتی
- ضمیمه‌های ویژه‌ی روزنامه
- مناظره‌های پخش شده از تلویزیون

### از طریق حضور گسترده عامه مردم

- کمپین‌هایی برای تبلیغ استفاده از کلاه ایمنی و کمربند ایمنی و جلوگیری از رانندگی در حال مستی و سرعت غیر مجاز
- تبلیغات پیرامون نصب تابلوها و علائم جدید در راه‌ها
- آزمونی برای سنجش اطلاعات عمومی ایمنی راه
- تظاهرات خیابانی، نمایشگاه‌ها، راهپیمایی‌ها، کنسرت‌ها یا رویدادهای ورزشی برای افزایش آگاهی درباره ایمنی راه و جمع‌آوری کمک‌های مالی برای پروژه‌های ایمنی راه
- نشان دادن طرز کار کمک‌های اولیه

## برنامه‌ریزی و اجرای پروژه‌های ایمنی راه

شما اکنون برای پذیرفتن نقش خود برای مرحله بعدی و به اجرا درآوردن ایده‌هایی مانند آنچه که در صفحه قبلی مطرح شد، آماده‌اید. در این بخش، ما اطلاعات مقدماتی برای کمک به شما در برنامه‌ریزی و اجرای پروژه‌های ایمنی راه را در اختیارتان می‌گذاریم. اگر برای اولین بار است که در ایمنی راه مشارکت می‌کنید و مایلید که کارتان را توسعه دهید، یا قصد دارید که در این زمینه حرفه‌ای‌تر شوید، می‌توانید از این اطلاعات استفاده کنید.

فرقی نمی‌کند که شما گروهی از جوانان با انگیزه، انجمنی در مدرسه یا دانشگاه، یا حتی سازمانی غیر دولتی باشید. تنها راه تغییر اوضاع برای جوانان در راه‌ها فعال شدن و آگاهی از این نکته است که شما می‌توانید تفاوت ایجاد کنید. جوانان در سرتاسر جهان در ابتکار عمل‌های هیجان‌انگیز و خلاقانه ایمنی راه پیشقدم هستند و شما امروز می‌توانید به آنها ملحق شوید!

### پروژه چیست؟

پروژه مجموعه‌ای از فعالیت‌هایی است که برای دستیابی به اهداف تعیین شده در زمانی معین و صرف هزینه‌ای مشخص به اجرا درمی‌آید. پروژه گسترده‌تر از فعالیت و محدودتر از طرح است. فکر کردن درباره آنچه که شما از نقطه نظر پروژه به دنبال آن هستید برای ارائه روش کار ساخت یافته‌تر و تصویری از نتایج و مسئولیت‌های مورد انتظار سودمند است. این عمل در پیش‌بینی مسائل احتمالی به شما کمک می‌کند و مهارت و تبحر شما را به همکاران و حامیان مالی نشان می‌دهد.



چرخه ساده پروژه در تصویر بالا، چهار مرحله موجود در هر پروژه را نشان می‌دهد: شناسایی پروژه، برنامه‌ریزی، اجرا و ارزیابی. یک مرتبه به مرحله اجرا رفتن ممکن است وسوسه‌انگیز باشد، اما همانگونه که در چند صفحه بعدی خواهید دید، هر یک از این چهار مرحله برای یک پروژه موفق حائز اهمیت است.

# مرحله نخست: شناسایی پروژه



ایده پروژه، طی مرحله شناسایی پروژه شکل می‌گیرد: شما روی مشکلی که می‌خواهید به آن بپردازید متمرکز می‌شوید. برای انجام این کار، شما نیاز به اطلاعات دارید. ارزیابی وضعیت و ارزیابی شرایط ایمنی راه در ناحیه شما، روشی مناسب برای آغاز کار است. این ارزیابی قبل از پیش برد هرگونه ابتکار عملی ضروری است، زیرا امکان اتخاذ تصمیمات مبتنی بر شواهد را درباره پروژه برای شما فراهم می‌آورد. همچنین به شما کمک می‌کند تا درباره کاری که پیش از این به انجام رسیده است آگاهی بیشتری کسب کنید و بر اساس آن می‌توانید زمینه‌های محلی، از جمله عوامل فرهنگی و اجتماعی مؤثر بر شرایط، را شناسایی کنید. با اتمام ارزیابی شما از وضعیت، مدارک و دلایل لازم برای اجرای پروژه خود و همچنین اطلاعات پایه‌ای که می‌تواند برای کنترل و ارزیابی کارتان مورد استفاده قرار گیرد را کسب خواهید کرد.

## ارزیابی وضعیت چه اطلاعاتی را در بر می‌گیرد؟

هر اندازه که می‌توانید درباره وضعیت ایمنی راه در ناحیه خودتان در محدوده زمانی و مالی معین اطلاعات گردآوری کنید. نخست، این کار باید اطلاعاتی را درباره آنچه که در راه‌های ناحیه شما رخ می‌دهد و چرایی آن بر داشته باشد، برای مثال:

- تعداد آسیب دیدگان و مرگ و میر ناشی از سوانح رانندگی در یک دوره زمانی مشخص چند نفر است؟
- چند درصد از جوانان تحت تأثیر قرار می‌گیرند؟
- علل اصلی آسیب‌های ناشی از حوادث رانندگی در بین جوانان چیست؟
- آیا هیچ طرح مناسبی برای پرداختن به این مشکلات وجود دارد؟ اگر پاسخ بله است، چه کسی آنها را اجرا می‌کند و تا چه اندازه مؤثر واقع می‌شوند؟ اگر پاسخ نه است، دلیل آن چیست؟
- چه قوانین و تدابیری درباره کمر بند ایمنی، کلاه ایمنی، سرعت و رانندگی در حال مستی وجود دارد؟
- نظر افراد جامعه درباره مسائل ایمنی راه چیست؟
- عوامل اجتماعی و فرهنگی که مسائل ایمنی راه را تحت تأثیر قرار می‌دهند چه هستند؟
- برای مثال، آیا رانندگی در حال مستی به لحاظ اجتماعی رفتار پسندیده‌ای است؟
- آیا استفاده از کلاه ایمنی یا کمر بند ایمنی «ناخوشایند» قلمداد می‌شود؟

همچنین آشنایی با دست‌اندرکاران دخیل حائز اهمیت است: تمام کسانی که از راه‌ها استفاده و نگهداری می‌کنند، یا فعالیت‌های مرتبط با حمل و نقل انجام می‌دهند. با نگاشتن فهرستی از این افراد و گروه‌ها در ناحیه خودتان شروع کنید. شما به برخی از ایده‌های فوق پی خواهید برد و همچنین می‌توانید از بحث توصیه‌های لازم درباره شبکه‌سازی در صفحه ۴۱ اطلاعات بیشتری کسب کنید.

## تعدادی سوال وجود دارد که شما می‌توانید برای کمک به درک بهتر موضوع بپرسید:

- این دست‌اندرکاران چه نقشی را ایفا می‌کنند؟ اهداف و فعالیت‌های اصلی آنها چیست؟
- آنها چه منافع را، در صورت وجود، در پروژه ایمنی راه برای جوانان دنبال می‌کنند؟
- آنها چه نوع تأثیری بر روی جامعه یا سایر دست‌اندرکاران دارند؟
- آیا زمینه‌های بالقوه‌ای برای همکاری وجود دارد؟ شما چگونه می‌توانید برای بهبود ایمنی راه با آنها همکاری کنید؟

## برخی از دست‌اندرکاران ایمنی راه

پلیس	برنامه ریزان شهری	نهادهای آموزشی
سازمان‌های غیر دولتی و سازمان‌های اجتماعی	شرکت‌های بیمه	تولیدکنندگان اتومبیل
شوراهای محلی	تولیدکنندگان لاستیک چرخ	مقامات بهداشت

**نکته:** قبل از شروع ارزیابی‌تان، ناحیه یا منطقه خاصی را برای پروژه خود تعیین کنید، و هر اندازه که می‌توانید اطلاعات خاص آن منطقه را مدنظر قرار دهید. بررسی نواحی خوب تعریف شده و کوچک تر آسان تر است.

**نکته:** دست‌اندرکاران می‌توانند در فراهم کردن اطلاعات درباره وضعیت ایمنی راه در ناحیه شما کمک کنند و همچنین درباره نقش خودشان اطلاعات بیشتری را در اختیار شما قرار دهند.

## برای کسب اطلاعات بیشتر

رهنمودهای لازم درباره ارزیابی وضعیت برای موضوعات خاص را می‌توانید در کتابچه‌های راهنمای اقدامات مناسب که در زیر فهرست‌بندی شده است پیدا کنید. این کتابچه‌ها با مشارکت بخش همکاری جهانی ایمنی راه سازمان بهداشت جهانی، بنیاد اتومبیلرانی و جامعه وابسته به فدراسیون بین‌المللی اتومبیلرانی و بانک جهانی تهیه شد تا به دولت‌ها در انجام برخی از پیشنهادها گزارش جهانی درباره پیشگیری از آسیب ناشی از سوانح رانندگی کمک کند.

**کمر بندهای ایمنی و مهارکننده‌های کودکان: کتابچه راهنمای ایمنی راه برای تصمیم‌گیرندگان و کارشناسان**

**کلاه‌های ایمنی: کتابچه راهنمای ایمنی راه برای تصمیم‌گیرندگان و کارشناسان**

**رانندگی در حال مستی: کتابچه راهنمای ایمنی راه برای تصمیم‌گیرندگان و کارشناسان**

**مدیریت سرعت: کتابچه راهنمای ایمنی راه برای تصمیم‌گیرندگان و کارشناسان**

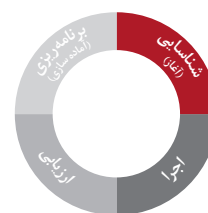
برای دریافت نسخه‌هایی از این کتابچه‌های راهنما، می‌توانید رایانامه‌ای به بخش همکاری ایمنی راه سازمان ملل متحد به آدرس [traffic@who.int](mailto:traffic@who.int) بفرستید، یا نسخه‌های الکترونیکی آنها را از بخش منابع موجود در وب سایت یورز دانلود کنید.

## آیا می‌دانستید که...؟

ارزیابی وضعیت گاهی اوقات تحلیل وضعیت، ارزیابی ضروریات، یا ارزیابی پایه نامیده می‌شود.

## آیا می‌دانستید که...؟

تحلیل دست‌اندرکاران عبارت از تفکیک همه فعالان و دست‌اندرکاران ایمنی راه در ناحیه خودتان و نقش‌ها، اقدامات، دیدگاه‌ها و قدرت آنها برای ایجاد تغییر است. چنین تحلیلی اغلب به عنوان بخشی از ارزیابی وضعیت در نظر گرفته می‌شود.



## مرحله نخست: شناسایی پروژه

چگونه اطلاعات مورد نظر برای ارزیابی وضعیت مان را گردآوری کنیم؟

این موضوع به نوع اطلاعات یا داده‌هایی بستگی دارد که شما به دنبال آن هستید. داده‌های کمی به صورت عددی هستند: اعداد، داده‌های کیفی به صورت عبارت هستند. جدول زیر اطلاعات بیشتری را درباره هر یک از انواع داده‌ها و چگونگی گردآوری آنها ارائه می‌دهد.

داده های کمی	داده های کیفی
نقاط قوت	<ul style="list-style-type: none"> <li>- زمانی که روش‌های دقیق و مناسبی برای گردآوری داده‌ها مورد استفاده قرار می‌گیرد، می‌توانید اطلاعات واقعی و بی‌طرفانه‌ای را به دست آورید</li> <li>- مقایسه بین مناطق یا مدت زمان را امکان‌پذیر می‌سازد</li> </ul>
نوع سؤالاتی که باید پاسخ داده شوند	<ul style="list-style-type: none"> <li>- میزان مرگ و میر و آسیب دیدگی ناشی از سوانح رانندگی در منطقه منتخب شما چقدر است؟</li> <li>- میزان استفاده از کمربند ایمنی در میان جوانان چقدر است؟</li> <li>- چه تعداد از دوچرخه‌سواران جوان از اجسام بازتاب دهنده نور استفاده می‌کنند؟</li> </ul>
نمونه‌هایی از چگونگی گردآوری داده‌ها	<ul style="list-style-type: none"> <li>- پلیس یا مدارک ثبت شده بیمارستان</li> <li>- نظر سنجی‌ها</li> <li>- مطالعات مشاهده مستقیم</li> </ul>

چگونه مشخص می‌کنیم که پروژه ما چطور خواهد بود؟

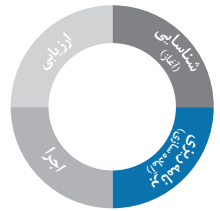
زمانی که تمام داده‌های خودتان را گردآوری کردید، از آنها برای نوشتن شرح وضعیت استفاده کنید، و هر چیزی را که بیان می‌کنید با استفاده از این داده‌ها از آن پشتیبانی کنید. داده‌های خود را در گزارشی خلاصه کنید که مشکل اصلی، علل و تأثیر آن را شرح می‌دهد: این گزارش، بیان مسأله شماسست و با در نظر گرفتن آن، می‌توانید به هنگام طراحی پروژه تان تمرکز داشته باشید.

اکنون که به مشکل پی بردید، درباره روش‌هایی که می‌توانید به آن بپردازید بیندیشید - شما ایده‌های زیادی را می‌توانید در صفحه ۲۵ پیدا کنید. برای مثال، اگر میزان استفاده از کمربند ایمنی در ناحیه شما کم است، می‌توانید یک کمپین آموزش همگانی برای افزایش آگاهی راه اندازی کنید، یا با مجریان قانون برای افزایش آگاهی شان نسبت به اهمیت پیشگیری همکاری کنید.

به مدارک و شواهدتان توجه کنید! شما دوست ندارید که وقت، انرژی و پول تان را روی موضوعی که در ناحیه شما مشکل به حساب نمی‌آید، یا روی ارزیابی بی‌ثمر، صرف کنید. وقتی بر اساس شواهد و مدارک درباره موضوع اصلی پروژه تان تصمیم گرفتید، در گام بعدی برنامه‌ریزی برای اقدام را آغاز کنید.

### کسب اطلاعات بیشتر

منابع مفید برای مطالعه بیشتر درباره مشکلی که شناسایی کرده اید، و کارهایی که برای حل آن می‌توان انجام داد، عبارت است از جوان و ایمنی راه<sup>۱</sup> (ژنوسازمان بهداشت جهانی، ۲۰۰۷)، و کتابچه‌های راهنمای اقدامات مناسب که در صفحه ۲۷ فهرست شده است.



## مرحله دوم: برنامه‌ریزی پروژه

### ۱. اهداف را تعیین کنید

اهداف به این پرسش پاسخ می‌دهد که، «هدف این پروژه چیست؟» پروژه‌ها اغلب یک هدف عمومی یا کلی دارند (که هدف یا مقصود پروژه نیز گفته می‌شود) و یک یا چند هدف مشخص دارند که برای رسیدن به این هدف باهم ترکیب می‌شوند. اهداف خوب S.M.A.R.T هستند (مشخص و روشن، قابل اندازه‌گیری، قابل دستیابی، مرتبط، محدود به زمان). برای مثال، هدف شما می‌تواند «افزایش آگاهی ۱۰۰ دانشجو درباره خطرات رانندگی با سرعت غیر مجاز در یک دوره ۳۰ روزه باشد.»

**نکته:** به طور متعارف، در نوشتن اهداف از حالت مصدری «افعال» استفاده می‌شود، مانند: «بوجود آوردن» یا «گسترش دادن.»

### ۲. فعالیت‌ها را شناسایی کنید

فعالیت‌ها بدنه یک پروژه را تشکیل می‌دهند. و به این پرسش پاسخ می‌دهند که، «برای دستیابی به اهداف پروژه چه کاری باید انجام دهیم؟» برای تمرکز ویژه بر روی فعالیت‌های درست در پروژه تان سوال‌های زیر را از خودتان بپرسید:

- این فعالیت به کدام هدف یا اهداف کمک می‌کند و چگونه؟ آیا فعالیت بهتری وجود دارد که ما می‌توانیم انجام دهیم و اثر یکسانی داشته باشد؟

- آیا این فعالیت قبلاً انجام شده است؟ اگر پاسخ مثبت است، تأثیر آن چه بوده است؟ در صورت موفق بودن آن، چه عواملی به موفقیت آن کمک کرده است؟ اگر پاسخ منفی است، دلیل آن چه بوده است؟

مجموعه‌ای از چند فعالیت مؤثر می‌تواند از بسیاری از فعالیت‌هایی که چندان با مشکل و ناحیه شما متناسب نیست بهتر باشد. دخیل کردن جامعه و دست‌اندرکاران اصلی در روند تصمیم‌گیری را از یاد نبرید (به توصیه‌های لازم درباره مشارکت اجتماعی در صفحه ۳۸ نگاه کنید)

**نکته:** تطبیق فعالیت‌هایی که در جای دیگر نتیجه بخش بوده است می‌تواند بسیار مؤثر واقع شود.

**نکته:** فعالیت‌ها به طور متعارف با استفاده از افعال زمان حال نوشته می‌شوند، مانند «تهیه و تدارک ابزارهای تبلیغاتی»، «مدیریت آموزش» و «برقراری ارتباط با دیگران.»

### ۳. برای کنترل و ارزیابی آماده باشید

آگاهی از پروژه تان بسیار مهم است، اینکه چه کاری خوب پیش می‌رود و چه کاری چندان خوب پیش نمی‌رود: اینجا است که کنترل و ارزیابی وارد عمل می‌شوند. کنترل عبارت از روندی جاری و مداوم است که شامل گردآوری اطلاعات درباره چگونگی پیشرفت پروژه شماس است. ارزیابی عبارت از بررسی همه این شواهد و مدارک در نقطه زمانی معین، اغلب در پایان پروژه مورد نظر است.

به طور کلی، دو بُعد اصلی یک پروژه کنترل و سپس ارزیابی می‌شود: روند (آیا شما فعالیت‌های مد نظر تان را به مرحله اجرا درآوردید؟ آیا شرکاء نقش خودشان را ایفا کردند؟)؛ و تأثیر (آیا به اهداف تان رسیدید؟ آیا تغییری ایجاد کردید؟)

ارزیابی موفقیت تمام اجزاء پروژه هرگز میسر نیست، از این رو لازم است که شاخص‌های موفقیت خود را انتخاب کنید. این شاخص‌ها سر نخ‌هایی هستند که می‌توانند در نشان دادن اینکه تا چه حد مطلوبی به اهداف خود رسیده و فعالیت‌های خود را به مرحله اجرا در آورده اید کمک کنند. جدول زیر برخی از شاخص‌های نمونه را نشان می‌دهد.

تأثیر پروژه	روند پروژه	شاخص نمونه
- تعداد افرادی که اظهار می‌دارند که اکنون به احتمال زیاد کمر بند ایمنی خودشان را می‌بندند	- تعداد بروشورهای توزیع شده	- تعداد پیام‌های آموزشی که به تصمیم‌گیرندگان منتقل شده
- تعداد افرادی که اکنون از قانون جدید رانندگی در حال مستی آگاهند		

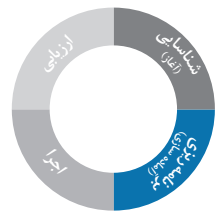
در صفحات ۳۱ و ۳۲ اطلاعات بیشتری را درباره کنترل و ارزیابی به دست می‌آورید. با وجود این، لازم است که درباره شاخص‌های خود بیندیشید، به طوری که همچنان که پیش می‌روید اطلاعات مورد نیاز مربوط به کنترل را گردآوری کنید. اگر تا اتمام پروژه خود منتظر بمانید، به خاطر آوردن اینکه چند نفر در یک رویداد شرکت کرده‌اند دشوار بوده، و برقراری تماس با همه آنها برای پرسش درباره اینکه آیا این حضور دیدگاه آنها را متحول کرده است یا خیر با مشکل همراه خواهد بود.

**نکته:** برای کمک به شناسایی شاخص‌ها، پرسش‌های زیر را از خودتان بپرسید:

- چگونه می‌توانیم بفهمیم که این فعالیت اجرا شده است؟

- چگونه می‌توانیم بفهمیم که به این هدف دست یافته ایم؟

- موفقیت این پروژه چطور به نظر می‌رسد؟



## مرحله دوم: برنامه ریزی پروژه

**نکته:** یک حساب سرانگشتی نشان می دهد که ارزیابی ها ۱۵-۱۰ درصد بودجه پروژه را به خود اختصاص می دهند. با وجود این، ارزیابی، بسته به نوع، طرح و روش های مورد استفاده، ممکن است هزینه بسیار بیشتری را در پی داشته باشد. مطمئن شوید که این مساله را در بودجه خود در نظر گرفته‌اید.

### ۴. طرح اجرایی تهیه کنید

طرح اجرایی شما نقشه راهتان خواهد بود: این طرح باید به شما نشان دهد که چه فعالیت‌هایی و چه موقع انجام خواهد شد. طرح می تواند ماهانه باشد و تمامی فعالیت‌هایی را که در هر ماه انجام می یابد را مشخص کند یا حتی به صورت هفتگی اجرا شود. این موضوع به شما کمک می کند که پروژه خود را پیگیری کنید، بدین ترتیب متوجه می شوید که در هر نقطه از زمان کجا قرار گرفته‌اید. در نظر گرفتن نقاط عطف، یا اقدامات برجسته‌ای که به شما نشان می دهد پروژه شما طبق برنامه پیش می رود، مفید است.

**نکته:** در طرح اجرایی خود از نقاط عطف برای در نظر گرفتن بدترین شرایط ممکن، استفاده کنید: در صورتی که کارها طبق برنامه پیش نرود، چه زمانی پروژه خود را متوقف می کنید؟

**نکته:** طرح اجرایی شما جدول زمانی یا برنامه زمانی فعالیت‌ها نیز نامیده می شود.

### ۵. بودجه بندی کنید

مهم نیست که پروژه شما چقدر کوچک است، شما برای اجرای آن به پول نیاز دارید. داشتن بودجه‌ای واقع بینانه و حساب شده، شانس شما را برای دریافت کمک مالی افزایش می دهد. در اینجا به برخی از هزینه‌هایی که باید در بودجه بندی خود در نظر بگیرید اشاره می شود:

- آیا هزینه های «ثابتی» دارید؟ اگر دفتر کار دارید، اجاره بها، هزینه مصرف برق و سایر امکانات رفاهی را در نظر بگیرید.
- در صورت نیاز به خدمات حمل و نقل، هزینه های تخمینی چقدر است؟
- آیا قصد دارید پوستر، بنر یا بروشور تهیه کنید؟ برخی از پیشنهادها قیمت را به دست آورید و برآورد هزینه کنید.
- آیا به هرگونه نوشت افزار، سایر وسایل یا تجهیزات نیاز دارید؟
- آیا می خواهید حقوق کارمندی را پرداخت کنید؟ یا آیا لازم است که هزینه های افراد داوطلب را پرداخت کنید؟

**نکته:** توصیه‌های لازم درباره ایجاد مشارکت، جمع‌آوری کمک مالی و شبکه سازی در صفحات ۳۶-۳۷ و ۴۱-۴۳ در بررسی روش های کسب درآمد مورد نیاز برای اجرای پروژه تان به شما کمک خواهد کرد.

### ۶. گرد هم آوردن تیم پروژه

برای گرد هم آوردن اعضای تیم پروژه خود، موارد زیر را در نظر بگیرید:

- برای انجام فعالیت‌های خود به چند نفر نیاز دارید؟
- اعضای تیم چه مهارت‌هایی دارند و مدت زمان حضورشان چقدر است؟
- مسئولیت‌های هر یک از اعضای تیم چه خواهد بود؟
- آیا در اجرای پروژه به راهنمایی مشاور نیاز دارید؟
- آیا گروه کوچکی از نمایندگان گروه‌های اجتماعی، می توانند افراد اجتماع را درگیر فعالیت کرده و آنها را پاسخگو و متعهد کنند؟

شما به یک هماهنگ کننده پروژه نیاز خواهید داشت که مسئولیت اصلی اجرای پروژه را برعهده خواهد داشت، اطمینان حاصل خواهد کرد که فعالیت‌ها طبق برنامه پیش می روند و برای دستیابی به این هدف، با همه اعضای تیم همکاری خواهد کرد. هماهنگ کننده‌های پروژه به وقت و تجربه کافی برای انجام وظایف شان نیاز دارند.

**نکته:** مسئولیتی را که خارج از توانتان است برعهده نگیرید و مطمئن شوید که همکاران شما نیز چنین عمل می کنند. به خاطر داشته باشید که افراد داوطلب ممکن است ناگزیر باشند مدرسه، کار و سایر مسئولیت‌هایشان را برای کار کردن بر روی این پروژه هماهنگ کنند.

### ۷. طرح تفصیلی پروژه بنویسید

اکنون که اقدامات یک تاشش را مورد بررسی قرار داده‌اید، وقت آن است که تمام افکار خود را به منظور متقاعد کردن دیگران برای تأمین مالی و حمایت از پروژه تان بر روی کاغذ بیاورید. طرح مقدماتی پروژه، معمولاً تمامی چیزهایی که تا کنون روی آنها کار کرده اید را دربرمی گیرد، همچنین (موارد زیر را شامل می شود):

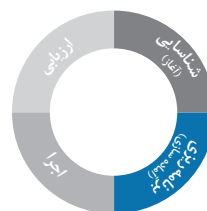
- معرفی مختصر سازمان یا گروه خود؛
- عنوان، مکان و مدت اجرای پروژه؛
- مدارک و شواهدی از ارزیابی وضعیت خود و نوشته‌های مرتبط برای اثبات وجود نیاز به پروژه شما

بسیاری از حامیان مالی و سازمان‌های تأمین بودجه، فرمت‌های طرح پروژه مختص خودشان را دارند که به لحاظ اندازه و سطح تفصیل متفاوت است. بعد از نگارش طرح مقدماتی، تطبیق و بسط بیشتر آن بر اساس نیازهای خاص سازمانی که کارفرمای پروژه شماست، آسان تر خواهد بود.

## مرحله دوم: برنامه ریزی پروژه

چکیده اجرایی طرح خودتان را به همراه عکس‌ها و مطالب تبلیغاتی آماده کنید. طرح پروژه عادی می‌تواند بین ۲۰-۱۵ صفحه باشد و شرکای بالقوه و حامیان مالی ممکن است فرصت بررسی کردن همه آن را نداشته باشند. چکیده اجرایی کوتاه و جذاب ایده ای از پروژه شما به آنها داده و آنها را برای مطالعه طرح کامل ترغیب می‌کند.

**نکته:** حامیان مالی عموماً به حساب‌های بانکی سازمانی بیش از حساب‌های بانکی شخصی توجه نشان می‌دهند. افتتاح یک حساب بانکی برای سازمان یا پروژه‌تان می‌تواند به سهولت در تأمین بودجه کمک کند.



## مرحله سوم: اجرا

مرحله سوم در چرخه پروژه، زمان اجرای پروژه‌تان است؛ مرحله‌ای که تمام اقدامات لازم را انجام می‌دهید تا مطمئن شوید که فعالیت‌ها در طرح اجرایی‌تان به اتمام رسیده است. ارتباط راحت با اعضای تیم و شرکاء در این مرحله ضروری است. در مرحله مقدماتی، اجرا متضمن مدیریت سه منبع اصلی یعنی، افراد، زمان و پول است تا اطمینان حاصل شود که:

- اعضای تیم وظایف و مسئولیت‌های خودشان را انجام می‌دهند؛

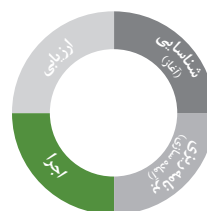
- فعالیت‌ها مطابق با طرح اجرایی به مرحله اجرا در می‌آیند؛

- بودجه به اندازه نیاز استفاده می‌شود و مخارج، ثبت و پیگیری می‌شود.

گاهی اوقات بخشی از اجرای پروژه در تطبیق و هماهنگ سازی نادیده گرفته می‌شود. این بدین معنی است که برای بررسی پیشرفت کار خود از اطلاعات کنترلی گرده آوری شده استفاده کنید. جایی که کارها طبق برنامه پیش نمی‌رود، شما می‌توانید برای برگرداندن پروژه به مسیر اصلی و درست، آنچه را که انجام می‌دهید را تطبیق دهید.

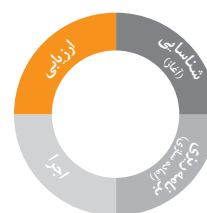
**نکته:** درباره چگونگی تکمیل پروژه دید بازی داشته باشید، چه بسا لازم باشد طرح پروژه را برای آینده تغییر دهید و اصلاح کنید.

**نکته:** طرح اجرایی خود را به طور مرتب بازبینی کنید و ببینید که آیا شما در مسیر اهداف خود یعنی رسیدن به نقاط عطف و انجام به موقع کارها قرار دارید.



### تطبیق و هماهنگ سازی پروژه: یک مثال

پروژه شما شامل پخش آگهی‌های رادیویی برای آگاه کردن مردم از اعمال قانون جدید درباره استفاده از کمربند ایمنی است. شما در حین کنترل پیشرفت پی می‌برید که آگهی‌ها در زمان‌هایی پخش می‌شود که تعداد شنوندگان کمتر از حد پیش‌بینی شما بوده است. شما با ایستگاه رادیو صحبت می‌کنید تا وقت مناسب کوتاه‌تری را در ساعات پرشنونده به شما اختصاص بدهد. یا درمی‌یابید که سطح آگاهی شنوندگان مد نظر شما نسبت به قانون جدید کمربند ایمنی هیچ تغییری نکرده است. پیام شما ممکن است به آنها نرسیده باشد و شما چگونگی تغییر شیوه‌های انتقال پیام یا حتی خود پیام را بررسی می‌کنید.



## مرحله چهارم: ارزیابی پروژه

صرف نظر از این که پروژه چقدر کوچک است، شما برای آگاهی از آن نیاز به ارزیابی دارید. در ارزیابی، شما اطلاعات کنترلی را که بر اساس شاخص های خود در صفحه ۲۹ گردآوری کرده اید به دست می آورید. شما می توانید از سرنخه هایی که اطلاعات شاخص در اختیارتان قرار می دهد برای ارزیابی میزان موفقیتتان در انجام فعالیتها و دستیابی به اهدافتان، استفاده کنید.

ارزیابی مستلزم تحلیل های عمیق تری جهت بررسی دلایل موفقیت کامل یا موفقیت نسبی و استفاده از تجارب به دست آمده برای پروژه های بعدی است.

در اینجا ارزیابی وضعیت شما دوباره اهمیت پیدا می کند، زیرا معیاری را برای ارزیابی تغییراتی که بوجود آورده اید، در اختیارتان می گذارد.

**«... در صورتی که هدف پروژه، دانشجویان دانشگاه است، رایانامه های به آنها ارسال کنید و آنها را به یک سخنرانی رسمی دعوت کنید، یا یک میهمانی ترتیب داده و آنها را از اینکه چگونه پروژه را به انجام رسانده اید آگاه سازید.»**

اطمینان حاصل کنید که نتایج ارزیابیتان را به کار گرفته اید! نخست، نظر خود را به افرادی که در فعالیت های شما شرکت دارند اعلام کنید. برای مثال، در صورتی که هدف پروژه، دانشجویان دانشگاه است، رایانامه های به آنها ارسال کنید و آنها را به یک سخنرانی رسمی دعوت کنید، یا یک میهمانی ترتیب داده و آنها را از اینکه چگونه پروژه را به انجام رسانده اید آگاه سازید.

دوم، یافته های شما را با (هر) کسی که در مقابل او پاسخگو هستید در میان بگذارید: حامی مالی پروژه؛ مدیران سازمانتان؛ و گروه اجتماعی ناحیه خودتان. این کار تضمین می کند که کار شما شفاف است و اینکه شما به راستی آنچه را که اعلام کردید که قصد انجامش را دارید، انجام داده اید.

سوم، لازم است تیم پروژه درباره چگونگی استفاده از نتایج ارزیابی فکر کنند. چه درس هایی آموخته شد؟ آموخته ها چگونه در پروژه های آتی استفاده می شوند؟ آیا لازم است که تغییراتی در روش های مدیریت پروژهتان اعمال شود؟

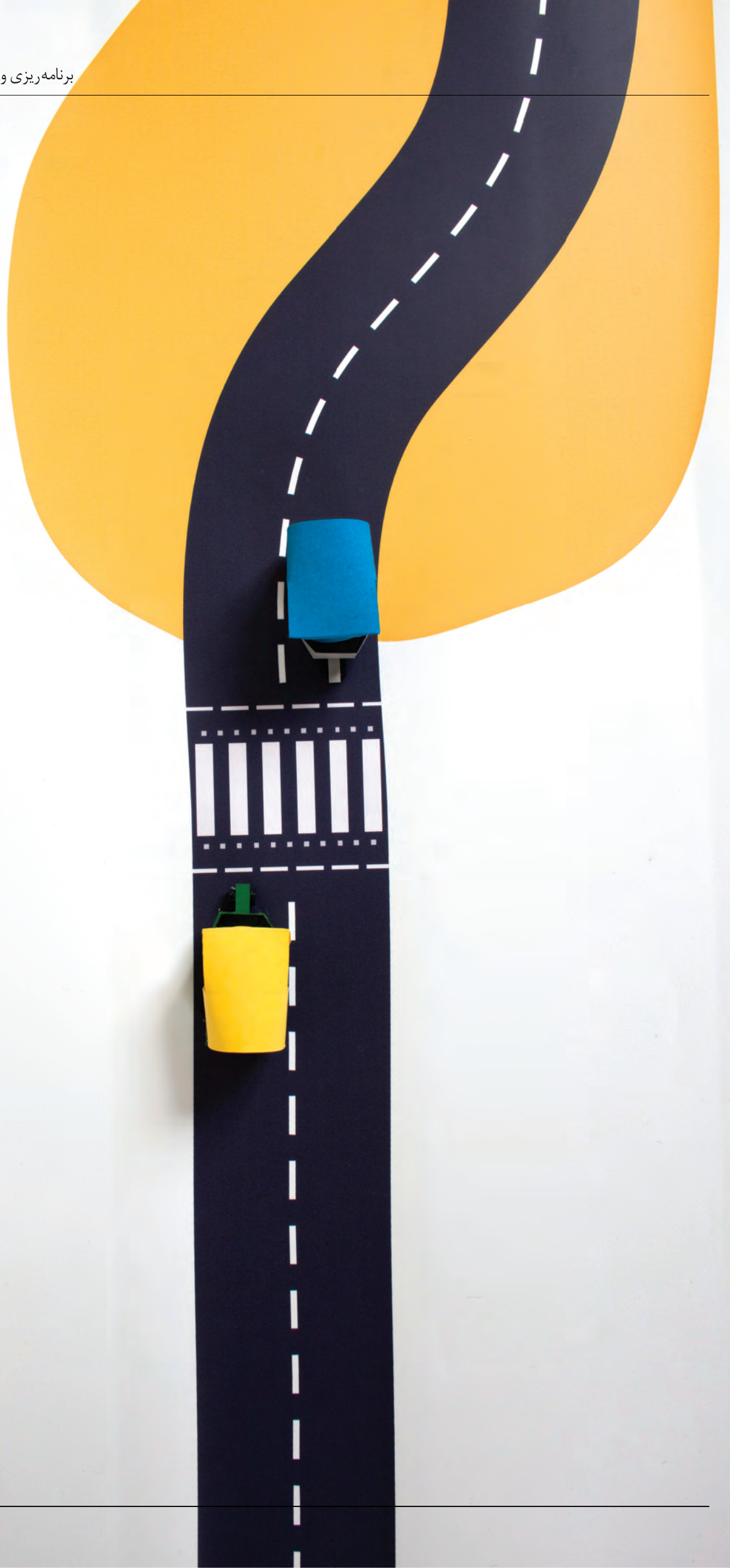
**نکته:** دست اندر کاران ایمنی راه خود را در روند ارزیابی دخیل کنید. آنها می توانند در تصمیم گیری درباره شاخص ها در آغاز پروژه و در فراهم آوردن اطلاعات کنترلی به شما کمک کنند، و درباره اینکه چگونه به نحو احسن نتایج ارزیابی خودتان را منتشر کرده و از آن استفاده کنید، ایده هایی را به شما ارائه دهند (توصیه های لازم درباره مشارکت اجتماعی را در صفحه ۳۸ ملاحظه کنید).

**نکته:** حامیان مالی تمایل دارند که موضوعات مختلفی را در رابطه با ارزیابی ها مشاهده کنند - با حامی مالی خودتان در رابطه با تضمین اینکه شما انتظارات آنها را برآورده می کنید مشورت کنید. مطمئن شوید که شما راهی را پیش روی افراد قرار می دهید تا درباره ارزیابی و نتایج آن اظهار نظر کنند. آیا شرکت کنندگان، شرکاء و دست اندر کاران دیگر این ارزیابی را ارزیابی دقیقی تشخیص می دهند؟ آیا تجارب و نظرات آنها بیان شده است؟

**نکته:** اطلاعات بیشتر درباره ارزیابی را می توانید در کتابچه های راهنمای اقدامات مناسب که در صفحه ۲۷ نامبرده شده است پیدا کنید.

**نکته:** برای نشر و همسانی آسان، چکیده ای یک یا دو صفحه ای از گزارش ارزیابی تهیه کنید.





# بخش ۳

توصیه‌های لازم برای ادامه کار





## توصیه‌های لازم درباره ایجاد همکاری

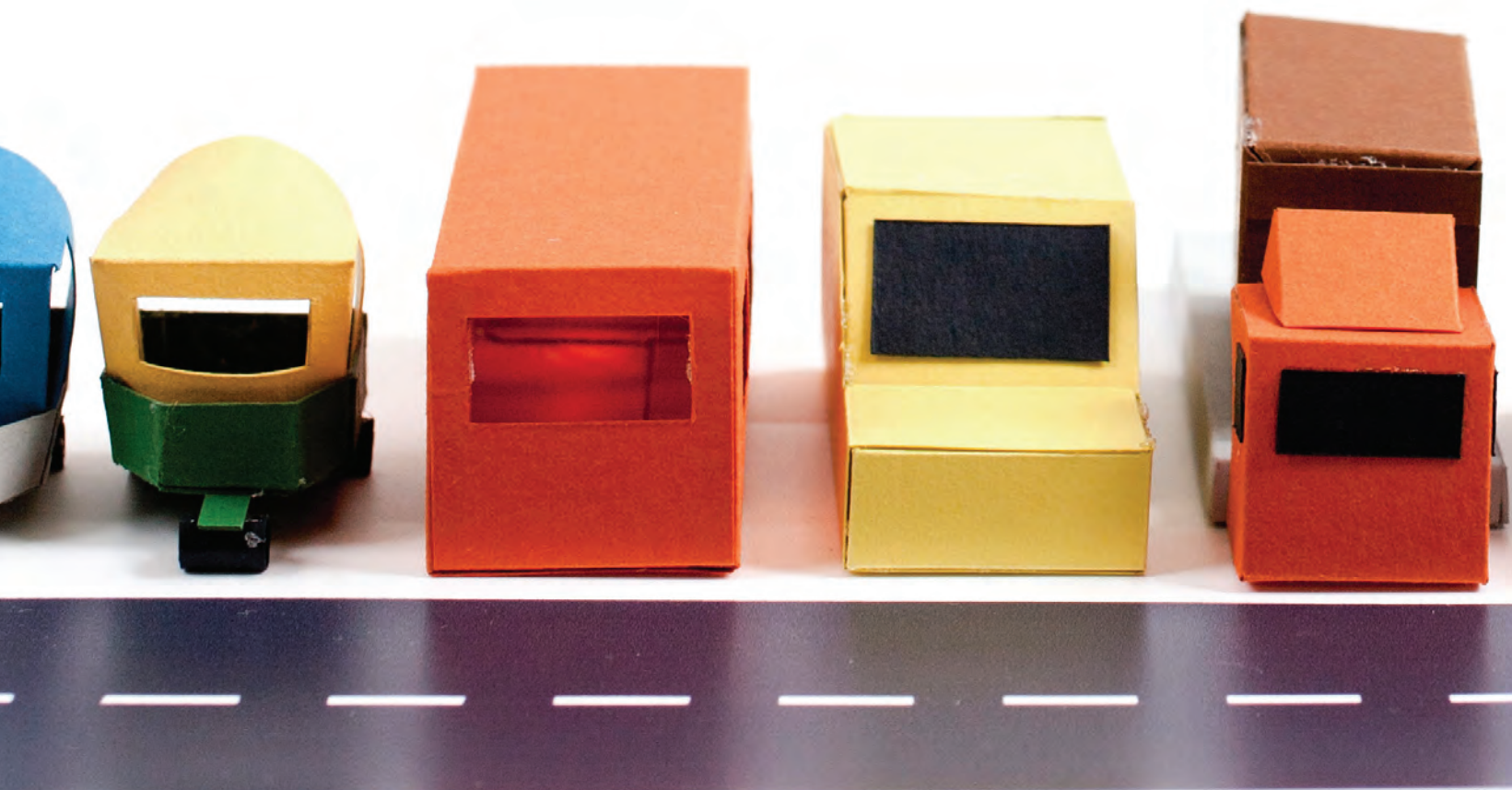
ایمنی راه مساله‌ای چند بخشی است، برای ایجاد تغییر باید افراد و سازمان‌های مختلف زیادی وارد عمل شوند.

### برای مثال:

- دولت‌ها وظیفه حفظ ایمنی شهروندان را بر عهده دارند؛ آنها برای کاهش آسیب‌ها، سیاست‌هایی را اتخاذ و اجرا کرده و تدابیری را در نظر می‌گیرند. در درون دولت، بخش‌های مختلفی از جمله حمل و نقل، بهداشت، پلیس و آموزش و پرورش در این امر دخیل هستند.

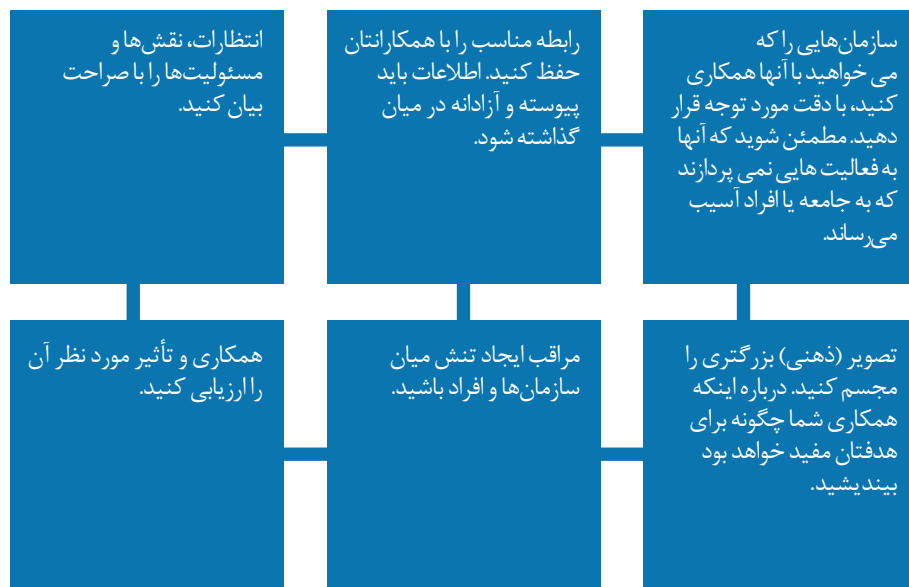
- سازمان‌های جامعه مدنی شامل سازمان‌های غیر دولتی، کمیته‌های اجتماعی، اتحادیه‌ها، شوراهای محلی و سازمان‌های اجتماعی هستند. این گروه‌ها نیازهای مردم و گروه‌های اجتماعی را انعکاس می‌دهند، نظرات آنها را بیان می‌کنند و برای ارتقاء رفاه آنها می‌توانند دولت‌ها را تحت فشار قرار دهند.

- شرکت‌های خصوصی افراد زیادی را به کار می‌گیرند. آنها همچنین ناوگان حمل و نقل گسترده‌ای را اداره می‌کنند که اغلب در تمامی کشورها رفت و آمد می‌کنند. شرکت‌های خصوصی همچنین با گروه‌های اجتماعی که با آنها همکاری می‌کنند در ارتباط هستند. آنها در مسئولیت‌های اجتماعی، سرمایه‌گذاری می‌کنند و برنامه‌هایی را برای کمک و پشتیبانی از گروه‌ها تدارک می‌بینند.



همکاری‌هایی که این بخش‌های مختلف را به دور هم جمع می‌کند، می‌تواند تأثیر گسترده‌ای بر ایمنی راه داشته باشد و ترکیب قدرتمندی از مهارت‌ها، دانش و تخصص را در کنار هم قرار دهد.

برخی از مسائلی که در زمان ایجاد همکاری‌ها باید به خاطر داشته باشید:



برای کسب اطلاعات بیشتر

راهنمای جیبی برای ایجاد همکاری (ژنو، سازمان بهداشت جهانی، ۲۰۰۳) مراحل توسعه همکاری از جمله شکل‌گیری، اجرا و حفظ آن را شرح می‌دهد. این کتابچه راهنما، افزون بر سوال‌هایی که لازم است شما در هر مرحله در نظر بگیرید، ابزارهای مفیدی را برای کمک به ایجاد همکاری و انجام درست آن در اختیار شما قرار می‌دهد. این کتابچه راهنما را در بخش منابع در وب سایت یورز - [www.youthforroadsafety.org](http://www.youthforroadsafety.org) - ملاحظه کنید.



## مشارکت اجتماعی

منظور از مشارکت اجتماعی این است که به تمام کسانی که مستقیم یا غیرمستقیم با فعالیت‌های شما در ارتباط هستند، یا متأثر از آن هستند، فرصتی برای مشارکت در همه مراحل پروژه‌تان، از برنامه‌ریزی تا ارزیابی داده شود. برای مثال، سایر گروه‌های محلی که در ایمنی راه فعالیت می‌کنند، می‌توانند به شما در خصوص ارزیابی وضعیت کمک کنند، یا شرکت‌کنندگان در فعالیت‌های شما می‌توانند در طراحی پروژه، شناسایی نقش‌ها و مسئولیت‌های تیم پروژه (به شما) کمک کنند.

### رویکرد مشارکتی:

- موجب ایجاد حس مالکیت و پذیرش و اقبال از طرف اجتماع می‌شود. مردم احساس مشارکت می‌کنند و مسئولیت جان خودشان را برعهده می‌گیرند. این مساله به حصول اطمینان از اینکه اعضای جامعه مزایای تغییرات در حال وقوع را مشاهده می‌کنند، کمک می‌کند. این موضوع همچنین می‌تواند مقاومت را کاهش دهد.

- با اجازه دادن به مردم برای شناسایی نیازهای خود و انتخاب مؤثرترین شیوه برآورده کردن آنها، پروژه را بهبود می‌بخشد.

- حمایت عمومی از تلاش‌های شما برای ایمنی راه را افزایش داده و به اعمال نفوذ برای جلب حمایت بیشتر کمک می‌کند.

- این امکان را فراهم می‌آورد که افراد بیشتری در ایمنی راه مشارکت کرده، و از آن حمایت کنند، و از تغییرات در حال وقوع آگاه شوند.







## شبکه سازی

شبکه سازی عبارت است از برقراری ارتباط و ایجاد رابطه با افرادی که می توانند با حمایت از شما در دستیابی به اهداف پروژه تان، از جمله ادارات دولتی محلی، سازمان های غیردولتی، نمایندگان سازمان های بین المللی، شرکت های خصوصی و سایر دست اندرکاران کمک کنند. شبکه سازی همچنین این امکان را به شما می دهد که به دست اندرکاران اطلاع دهید که شما به آنچه که در صدد انجام آن بوده اید دست می یابید و از منابع خود خردمندانه استفاده می کنید و این مساله می تواند به ایجاد وجهه و اعتبار شما کمک کند.

جدول زیر فهرستی از سازمان ها و موسسه هایی را که شما در شبکه سازی می توانید به سراغ آنها بروید ارائه می دهد و آنها منابع بالقوه مالی هستند. بعلاوه تحلیل دست اندرکاران تان (صفحه ۲۷) ممکن است حاکی از وجود افراد دیگر در ناحیه شما هم باشد.

چه کسی	مثال ها	آنها چگونه کمک می کنند؟
ادارات دولتی	شورای شهر، دفتر شهردار/فرماندار، دفتر وزارت بهداشت، دفاتر پلیس، حمل و نقل و زیر ساخت های راه	- گزنت یا کمک های دولتی محدود - اطلاعات برای ارزیابی وضعیت
سازمان های جامعه مدنی	سازمان های اجتماعی، سازمان های غیردولتی	- مشارکت ها - همکاری در پروژه ها
شرکت های خصوصی	تولیدکنندگان وسایط نقلیه، شرکت های نفت و گاز، تولیدکنندگان لاستیک اتومبیل، شرکت های بیمه	- برنامه های مسئولیت اجتماعی شرکتی - دستورالعمل های داخلی ایمنی راه - همکاری در پروژه ها
گزارشگران یا نمایندگان رسانه ها	رادیوها، ایستگاه های تلویزیون، مجلات، روزنامه ها (نسخه های چاپی و نسخه های آنلاین)	- مشارکت در کمپین های آموزشی همگانی - تحت پوشش قرار دادن رویدادها و فعالیت ها
دفاتر سازمان ملل متحد و سایر هیات های بین المللی	سازمان بهداشت جهانی، بخش برنامه توسعه سازمان ملل متحد، کمیسیون اروپا	- حمایت تخصصی - گزنت یا کمک های دولتی محدود
ادارات محلی برای سازمان های غیر دولتی بین المللی	بنیاد آکسفام (Oxfam)، صندوق نجات کودکان (Save the Children)	- مشارکت ها - کمک تخصصی در مدیریت پروژه - گزنت یا کمک های دولتی محدود برای گروه های محلی
موسسات آموزشی	مدارس و دانشگاه ها	- مشارکت ها - کمک تخصصی - داوطلبان و فعالان جوان
انجمن های مرتبط با استفاده از راه در ناحیه شما	اتحادیه های رانندگان	- مشارکت ها - همکاری در پروژه ها
سفارتخانه ها و کنسولگری ها		- گزنت یا کمک های دولتی محدود

### بایدها و نبایدهای شبکه سازی

#### بایدها...

- تا جایی که می توانید درباره دست اندرکارانی که ممکن است برای شما مفید باشند اطلاعات کسب کنید: چگونه کار می کنند، اولویت هایشان چیست؟
- برای معرفی خودتان، آنچه که انجام می دهید و اینکه چرا کار شما مهم است، به آنها نامه بنویسید و آنها را ملاقات کنید.
- آنها را از اخبار، فعالیت ها و دستاوردهای خود باخبر کنید.
- آنها را به رویدادهای (برنامه های) خود، یا در صورت وجود دفتر، برای بازدید از دفترتان دعوت کنید.
- در رویدادهای آنها شرکت کنید و در صورت دعوت شدن، دعوت آنها را بپذیرید.
- پوشه ای را به همراه منابع، طرح کلی بودجه و اسناد رسمی از جمله سند ثبت سازمان خود آماده کنید. شما می توانید این اسناد را برای متقاعد کردن دست اندرکاران در خصوص اعتبار خودتان نشان دهید.

**نکته:** فهرستی از افراد یا سازمان هایی که می توانند کار شما را تأیید کنند تهیه کنید. این فهرست می تواند شامل افرادی که قبلاً از کار شما حمایت کرده اند، سازمان های محلی دیگر یا حتی اساتید خودتان باشد.

#### نبایدها...

- در اولین تماس تان، آنچه را که نیاز دارید مطالبه نکنید.
- به دست اندرکاران تان رایانامه های طولانی یا هر چیزی که آنها ممکن است «هرزنامه» تلقی کنند ارسال نکنید.



# جمع آوری کمک مالی

## یافتن حامیان مالی و برقراری تماس

با معرفی حامیان مالی در منطقه خودتان شروع کنید: چه سازمان‌ها و شرکت‌هایی از سازمان‌های غیر دولتی، جوانان یا فعالیت‌های اجتماعی در ناحیه شما حمایت مالی می‌کنند؟ چه فعالیت‌هایی در گروه اجتماعی محلی‌تان از طریق بودجه ادارات محلی، منطقه‌ای یا ایالتی حمایت مالی می‌شود؟ از تحلیل دست اندرکاران‌تان (صفحه ۲۷) و جدول توصیه لازم درباره شبکه سازی (صفحه ۴۱) برای گرفتن ایده استفاده کنید. نکات زیر شما را در دسترسی به سازمان‌هایی که شناسایی کرده اید یاری می‌رساند.

- قبل از برقراری تماس، حامی مالی بالقوه خود را بشناسید. تحقیق کنید که در گذشته به چه نوع سازمان‌هایی کمک مالی کرده است، چه نوع حمایتی (مالی یا هدایای غیرنقدی نظیر تجهیزات، در اختیار گذاشتن فضای خالی یا صرف وقت کارکنان) به آنها ارائه کرده است، و هدفشان از این حمایت چه بوده است.

- از الزامات حامی مالی بالقوه خود برای پیشنهادهای حمایت مالی، مؤلفه‌ها و طرح کلی باخبر شوید و در صورتی که از تحقق این الزامات اطمینان دارید آنها را بپذیرید. به وب سایت آنها مراجعه کنید و در صورت نیاز به توضیح از آنها کمک بگیرید.

- از سازمان تشکر کنید و حتی در صورتی که تلاش شما موفقیت آمیز نبوده است، نظر آنها را جویا شوید. اگر طرح پیشنهادی شما پذیرفته شد، به محض اطلاع از نتیجه، نامه‌ای تشکرآمیز آماده کنید یا ملاقاتی با حامی مالی خود ترتیب دهید و درباره اینکه چگونه آنها را در جریان آخرین اطلاعات (مربوط به پیشرفت پروژه تان قرار خواهید داد گفتگو کنید.

- شبکه سازی را ادامه دهید: اگر شما این بار حمایت مالی دریافت نکردید، رابطه خودتان را با سازمان قطع نکنید.

## رویدادهای جمع آوری کمک مالی

رویدادهای جمع آوری کمک مالی می‌تواند روش مناسبی برای به دست آوردن مقداری پول برای پروژه ایمنی راه شما باشد. در اینجا به چند نکته برای کمک به شما در برنامه‌ریزی برای جمع آوری موفق کمک مالی اشاره می‌شود:

۱ **طرح ریزی کنید.** رویداد (برنامه) خود را به عنوان یک پروژه کوچک در نظر بگیرید. چرا به جمع آوری پول می‌پردازید (هدف)؟ در رویداد خودتان به دنبال چه کسی هستید (گروه هدف)؟ چگونه این کار را انجام خواهید داد (تعداد افرادی که در تیم خودتان لازم دارید، نقش‌ها و مسئولیت‌ها، و وسایل مورد نیاز)؟ رویداد مورد نظر چه میزان هزینه در بر خواهد داشت (بودجه)؟

۲ **خلاقانه و چند بعدی بیندیشید.** ایده‌های متداول برای جمع آوری کنندگان کمک مالی عبارت از فروش شیرینی جات خانگی (کیک، کلوچه و ...) و بخت‌آزمایی است، اما خلاق باشید: به برگزاری دوره مسابقات ورزشی، کارائوکه‌های شبانه، شستن ماشین، حراجی‌ها، مسابقات رقص، یا اجراهای آزاد و همگانی شبانه فکر کنید.

۳ **تبلیغ کنید.** از هیچ تلاشی برای انتشار پیام فرو گذار نکنید. اطلاعیه رسمی کوچکی تهیه کنید و آن را پیش از زمان برگزاری رویداد به روزنامه‌ها و ایستگاه‌های تلویزیون و رادیو در ناحیه خودتان ارسال کنید. اعلامیه‌هایی پخش کنید و از دوستان و اقوام خودتان برای انتشار پیام دعوت کرده و فیسبوک، توئیتر و سایر رسانه‌های اجتماعی را فراموش نکنید.

**اجتماعی و اقتصادی:** هم عامل اجتماعی و هم عامل اقتصادی را در بر می‌گیرد.

**ارزیابی:** عبارت از بررسی منظم و هدفمند پروژه است.

**ارزیابی وضعیت:** عبارت از بررسی وضعیت فعلی، از جمله مشکلات، مسائل کلیدی و حقایق است.

**بهداشت عمومی:** عبارت از علم و هنر ارتقای سلامت، پیشگیری از بیماری، و طولانی کردن عمر است.

**پایداری:** ظرفیت استقامت و سرسختی برای تداوم راه در آینده است.

**توسعه پایدار:** عبارت است از فرایند تغییر که نیازهای فعلی را بدون به خطر انداختن توانایی نسل‌های آینده برای رفع نیازهای خودشان تأمین می‌کند.

**تولید ناخالص ملی (GNP):** عبارت است از مجموع ارزش پولی کالاها و خدمات نهایی تولید شده در یک سال مشخص با استفاده از عوامل تولیدی که متعلق به شهروندان یک کشور می‌باشد.

**جنسیت:** مجموعه‌ای از صفات و رفتارهای مربوط به مردان و زنان است که جامعه تعیین می‌کند.

**داده‌های کمی:** اطلاعات عددی

**داده‌های کیفی:** اطلاعات در قالب عبارات و یا تصاویر

**دست اندر کار:** اداره، سازمان، گروه و یا فردی که منافع مستقیم یا غیر مستقیم یا تعهدی نسبت به موضوع و یا پروژه‌ای دارند.

**زیرساخت راه:** عبارت از امکانات و تجهیزات راه، شامل شبکه، فضاها، پارکینگ، مکان‌های توقف، سیستم زهکشی، پل‌ها و پیاده‌روهاست.

**سانحه‌راندگی:** برخورد یا حادثه‌ای که در جاده‌های عمومی اتفاق می‌افتد و ممکن است به آسیب منجر شود، و حداقل یک وسیله نقلیه در حال حرکت در آن دخیل است.

**شاخص:** متغیر یا نشانی است که راهی ساده و قابل اعتماد برای اندازه‌گیری پیشرفت هدف پروژه فراهم می‌آورد.

**عامل خطر:** عواملی که احتمال وقوع یک رویداد خاص را افزایش می‌دهند.

**عدالت اجتماعی:** به وضعیتی گفته می‌شود که مردم یک جامعه از آموزش، اشتغال، بهداشت و درمان، و سایر منابع بصورت عادلانه برخوردار هستند، و مردم فقیر به دلیل درآمد پایین‌تر در معرض خطر تهدیدهای شدیدتری مانند بیماری‌ها قرار نمی‌گیرند.

**فعالان:** ادارات، سازمان‌ها، گروه‌ها یا افرادی که نقش مستقیمی در یک موضوع ایفا می‌کنند.

**کشور با درآمد بالا (HIC):** با توجه به این کتابچه، کشورهایی که بر اساس طبقه‌بندی بانک جهانی، سرانه درآمد ناخالص ملی آنها ۱۲,۲۷۶ دلار یا بیشتر است. **کشورهایی با درآمد کم و**

**درآمد متوسط (LMICs):** با توجه به این کتابچه، کشورهایی که بر اساس طبقه‌بندی بانک جهانی، سرانه درآمد ناخالص ملی آنها از ۱۲,۲۷۶ دلار کمتر است.

**نظارت:** عبارت است از روش معمول گردآوری اطلاعات که به درک نحوه اجرای پروژه کمک می‌کند.

**هدف:** عبارت از وضعیتی است که پروژه به دنبال دستیابی به آن بوده و تغییرپذیر است.

1. Make Roads Safe, A Decade of Action for Road Safety. London, Commission for Global Road Safety, 2011.
2. Global Road Safety Partnership Annual Report 2008. Geneva, Global Road Safety Partnership, 2009.
3. Faces behind the figures: voices of road traffic crash victims and their families. Geneva, World Health Organization, 2007
4. Global status report on road safety: time for action. Geneva, World Health Organization, 2009  
([http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2009](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009))
5. Kopits E, Cropper M. Traffic Fatalities and Economic Growth. Policy Research Working Paper Number 3035. Washington D.C., The World Bank, 2003.
6. Murray C, Lopez A. The Global Burden of Disease: A Comprehensive Assessment of Mortality and Disability From Diseases, Injuries and Risk Factors in 1990 and Projected to 2020. Boston, Harvard University Press, 1996.
7. Toroyan T, Peden M, eds. Youth and Road Safety. Geneva, World Health Organization, 2007  
([http://whqlibdoc.who.int/publications/2007/9241595116\\_eng.pdf](http://whqlibdoc.who.int/publications/2007/9241595116_eng.pdf)).
8. Peden M et al., eds. World report on road traffic injury prevention. Geneva, World Health Organization, 2004.  
(<http://whqlibdoc.who.int/publications/2004/9241562609.pdf>)
9. Seatbelts and child restraints: a road safety manual for decision-makers and practitioners. London, FIA Foundation for the Automobile and Society, 2009.  
([www.fiafoundation.org/publications/Pages/PublicationHome.aspx](http://www.fiafoundation.org/publications/Pages/PublicationHome.aspx)).
10. Speeding . European Road Safety Observatory, 2006. ([www.erso.eu](http://www.erso.eu)).
11. Speed management: a road safety manual for decision-makers and practitioners. Geneva, Global Road Safety Partnership, 2008.
12. Road Safety: Alcohol and Drink Driving. Adelaide, Department of Transport, Energy and Infrastructure, Government of South Australia.  
([www.dtei.sa.gov.au/roadsafety/Safer\\_behaviours/alcohol\\_drink\\_driving](http://www.dtei.sa.gov.au/roadsafety/Safer_behaviours/alcohol_drink_driving))
13. SWOV Fact sheet Driving under the influence of alcohol . Leidschendam, Institute for Road Safety Research (SWOV), 2009.
14. SWOV Fact sheet Driving under the influence of drugs and medicines. Leidschendam, Institute for Road Safety Research (SWOV), 2009.
15. Drinking and Driving: a road safety manual for decision-makers and practitioners. Geneva, Global Road Safety Partnership, 2007.
16. Helmets: a road safety manual for decision-makers and practitioners. Geneva, World Health Organization, 2006.  
([http://whqlibdoc.who.int/publications/2006/9241562994\\_eng.pdf](http://whqlibdoc.who.int/publications/2006/9241562994_eng.pdf))
17. Distracted Driving. Atlanta, National Center for Injury Prevention and Control, Centers for Disease Control and Prevention.  
([www.cdc.gov/MotorVehicleSafety/distracted\\_driving/index.html](http://www.cdc.gov/MotorVehicleSafety/distracted_driving/index.html)).
18. The Project Management Cycle. Atlanta, PM4DEV, 2007. ([www.pm4dev.com](http://www.pm4dev.com)).

یورز<sup>۱</sup> با حق شناسی، از بسیاری از کمک‌ها و همکاری‌های کارشناسانه، تخصصی و اندیشمندانه در تهیه این کتابچه قدردانی می‌کند.

نللی غصینی<sup>۲</sup>، این کتابچه را با پشتیبانی ویراستاری کیت بروون<sup>۳</sup> برای کمک به تعادل محتوای فنی، به سبکی به رشته تحریر در آورده است که امیدواریم برای جوانان قابل فهم باشد. فلور لیشووت<sup>۴</sup>، مانپریت دارروچ<sup>۵</sup> و ویم روگمانس<sup>۶</sup> به هنگام نیاز با کمک‌های خود صمیمانه از روند کار حمایت کردند.

دیوید اسلیت<sup>۷</sup>، کلر بلانچارد<sup>۸</sup>، میخال مولچو<sup>۹</sup>، امیلی فیشر<sup>۱۰</sup>، مورین اوون<sup>۱۱</sup>، تامیتزا تورویان<sup>۱۲</sup>، اندرو پیرس<sup>۱۳</sup>، لورا اسماینکی<sup>۱۴</sup> و اعضای گروه عملیاتی یورز (جنیفر هیتلی<sup>۱۵</sup>، آلیو اومارو<sup>۱۶</sup> و عثمان کونته<sup>۱۷</sup>) راهنمایی‌ها و اطلاعاتی را برای محتوای این کتابچه در اختیار ما قرار دادند و پیش نویس را بررسی کردند.

جنیفر هیتلی<sup>۱۵</sup>، عثمان کونته<sup>۱۷</sup>، آلیو اومارو<sup>۱۶</sup>، مانپریت دارروچ<sup>۵</sup>، مارلیز دن اودن<sup>۱۸</sup> و لوز وان کووتن<sup>۱۹</sup> اطلاعات بخش رویدادهای مهم را در اختیار ما قرار دادند، که نشان می‌دهد چه ایده‌های بزرگی امکان پذیر شده است. استودیو ایر اسپیس<sup>۲۰</sup> این کتابچه را طراحی و سخاوتمندانه از روند کار حمایت کردند.

اتحادیه بین‌المللی آموزش بهداشت و ارتقای سلامت<sup>۲۱</sup>، پاریس (فرانسه)، بخشی از منابع مالی برای تهیه کتابچه راهنمای جوان و ایمنی راه<sup>۲۲</sup> را تأمین کرده است. پشتیبانی علمی و چاپ این کتابچه طی یک توافق نامه همکاری میان مراکز ملی کنترل و پیشگیری از بیماری‌های ایالات متحده<sup>۲۳</sup>، بخش پیشگیری از آسیب‌های ناخواسته<sup>۲۴</sup>، و اتحادیه بین‌المللی آموزش بهداشت و ارتقای سلامت، میسر شده است.

Youth for Road Safety Action Kit

ISBN 978-90-9026297-0

Suggested citation:

Youth for Road Safety Action Kit . Amsterdam, YOURS– Youth for Road Safety, 2012

Publications of YOURS– Youth for Road Safety can be obtained from  
[www.youthforroadsafety.org](http://www.youthforroadsafety.org)

© YOURS– Youth for Road Safety.

All rights reserved. Requests for permission to reproduce or translate YOURS' publications - whether for sale or for noncommercial distribution - should be addressed to YOURS- Youth for Road Safety at [info@youthforroadsafety.org](mailto:info@youthforroadsafety.org).

All reasonable precautions have been taken by YOURS– Youth for Road Safety to verify the information contained in this publication. However, the published material is being distributed without warranty of any kind, either expressed or implied. The responsibility for the interpretation and use of the material lies with the reader. In no event shall YOURS– Youth for Road Safety, the author, or editor be liable for damages arising from its use.

The production of this Kit has received financial support from the International Union for Health Promotion and Education (IUHPE) through a cooperative agreement on Building Capacity in Developing Countries to Prevent Non-Communicable Diseases. The content of this Kit is solely the responsibility of the authors and does not necessarily represent the official views of IUHPE, its members, or contributors.



**IUHPE – UIPES**

INTERNATIONAL UNION FOR HEALTH PROMOTION AND EDUCATION  
UNION INTERNATIONALE DE PROMOTION DE LA SANTÉ ET D'ÉDUCATION POUR LA SANTÉ  
UNIÓN INTERNACIONAL DE PROMOCIÓN DE LA SALUD Y EDUCACIÓN PARA LA SALUD

