

دانش آموز عزیز، بستن کمر بند ایمنی یادت نره!

نویسندگان:

دکتر فاطمه ملک پور

(دکترای تخصصی رشته آموزش بهداشت و ارتقاء سلامت)

دکتر همایون صادقی بازرگانی

(استاد دانشگاه علوم پزشکی و خدمات بهداشتی درمانی تبریز)

دکتر فروزان رضاپور شاه کلائی

(استاد دانشگاه علوم پزشکی همدان)

تابستان ۱۴۰۲

سرشناسه	: ملکپور، فاطمه، ۱۳۶۴-
عنوان و نام پدیدآور	: دانش‌آموز عزیز، بستن کمربند ایمنی یادت نره! / نویسندگان فاطمه ملکپور، همایون صادقی-بازرگانی، فروزان رضاپور شامکلائی.
مشخصات نشر	: تیریز: نشر شیردل، ۱۴۰۲.
مشخصات ظاهری	: ۲۲ ص: مصور (رنگی).
شابک	: ۸۰۰۰۰۰ ریل: ۹۳۳۹۸-۶۲۲-۹۷۸۰-۷-۱-۹۳۳۹۸-
وضعیت فهرست نویسی	: فیبا
یادداشت	: کتابنامه: ص. ۳۹ - ۴۲.
موضوع	: اتومبیل‌ها -- کمربند ایمنی -- ادبیات کودکان و نوجوانان Automobiles -- Seat belts -- Juvenile literature رانندگی -- حوادث -- پیش‌بینی‌های ایمنی -- ادبیات کودکان و نوجوانان Traffic accidents-- Safety measures -- Juvenile literature
شناسه افزوده	: صادقی، همایون، ۱۳۴۹ -
شناسه افزوده	: رضاپور شامکلائی، فروزان، ۱۳۴۷ -
رده بندی کنگره	: HE۵۶۲۰
رده بندی دیویی	: [ج] ۱۲۵۷۲/۳۶۳
شماره کتابشناسی ملی	: ۹۳۷۷۹۹۹
اطلاعات رکورد کتابشناسی	: فیبا

نام کتاب: دانش آموز عزیز، بستن کمربند ایمنی یادت نره!

نویسنده: دکتر فاطمه ملک پور، دکتر همایون صادقی بازرگانی، دکتر فروزان

رضاپور شاه کلائی

چاپ و صحافی: پیشگام

شمارگان: ۱۰۰۰ جلد

نوبت چاپ: اول - ۱۴۰۲

قیمت: ۸۰۰/۰۰۰ ریال

قطع: رقعی

شابک: ۹۷۸-۶۲۲-۹۳۳۹۸-۱-۷

آدرس: تیریز، چهارراه باغشمال، خیابان باغشمال، ساختمان هلیا، طبقه پنجم، واحد A

تلفکس: ۰۴۱۳۵۵۶۸۸۴۱ - همراه: ۰۹۱۴۳۱۴۷۴۹۹



کلیه حقوق مادی و معنوی این اثر متعلق به مرکز تحقیقات مدیریت و پیشگیری از مصدومیت‌های حوادث ترافیکی و نویسندگان می‌باشد.

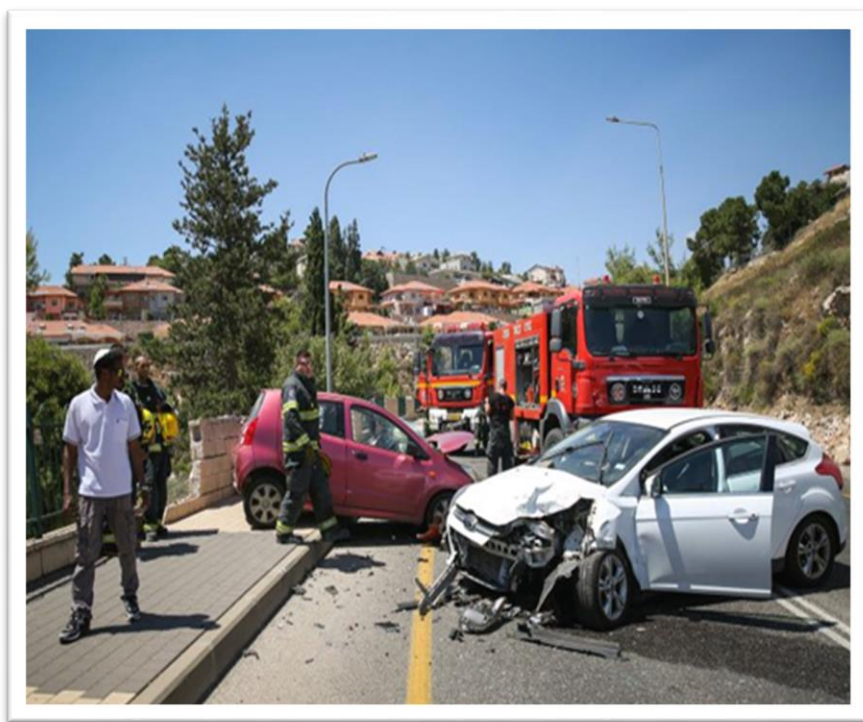
فهرست مطالب

۳	.....مقدمه
۷	.....دوره نوجوانی و کمربند ایمنی
۹	.....کمربند ایمنی چیست؟
۱۱	.....چرا بستن کمربند ایمنی در ماشین لازم می باشد؟
۱۳	.....پوستر کمربند ایمنی، ضامن سلامتی
۱۴	.....پنج عملکرد مفید بستن کمربند ایمنی
۱۷	.....اهمیت بستن کمربند ایمنی برای سرنشینان عقب
۱۹	.....هنجارهای اجتماعی و رفتار بستن کمربند ایمنی
۲۰	.....استراتژی‌های افزایش استفاده از کمربند ایمنی
۲۳	.....روش‌های افزایش رفتار بستن کمربند ایمنی
۲۹	.....کاور کمربند ایمنی
۳۰	.....استفاده از صندلی‌های محافظ تقویت کننده یا بوستر
۳۱	.....پوستر کمربند ایمنی
۳۲	.....راهکارهای جدید برای آگاه سازی در استفاده از کمربند ایمنی
۳۴	.....برنامه خوب جهت ارتقاء رفتار بستن کمربند ایمنی
۳۸	.....نتیجه گیری
۴۰	.....منابع

مقدمه

آسیب های ناشی از حوادث ترافیکی جاده ای، یکی از دلایل اصلی مرگ و میر، ناتوانی ها در سراسر جهان است (۱). بر اساس آمار سازمان بهداشت جهانی در سال ۲۰۱۵ میزان قربانیان ناشی از حوادث جاده ای ۱/۲۵ میلیون نفر در آسیب سراسر جهان بوده (۲) و این میزان در دسامبر ۲۰۱۸ از سوی سازمان ۱/۳۵ میلیون نفر گزارش شده که حاکی از افزایش حوادث جاده ای در سال های اخیر است (۳). آسیب های ناشی از حوادث ترافیکی به عنوان وقایع قابل پیش بینی و پیشگیری، یکی از با اهمیت ترین مشکلات سلامتی در دنیا محسوب می شوند، به طوری که هزینه های زیادی به جامعه به ویژه در کشورهای در حال توسعه

وارد می کنند (۴). بر اساس گزارش سازمان پزشکی قانونی ایران در سال ۱۴۰۱، ۱۷۴۹۰ نفر در ایران در اثر حوادث ترافیکی جان خود را از دست داده اند و ۳۶۹۲۷۹ نفر دچار مصدومیت شده بودند (۵).



در سوانح و حوادث ترافیکی حضور مجموعه‌ای از عوامل مختلف در کنار یکدیگر شرایط را برای بروز حادثه مهیا می‌سازد. این عوامل به سه دسته کلی تقسیم می‌شوند: عوامل انسانی، عوامل محیطی و عوامل مربوط به وسیله نقلیه (۵).

عوامل انسانی مؤثر بر حوادث ترافیکی، شامل رفتارها و ویژگی‌هایی هستند که عدم رعایت آنها، فرد را در معرض خطر قرار می‌دهد که مهم‌ترین عوامل انسانی شامل: عدم استفاده از کمربند و کلاه ایمنی، عدم رعایت مقررات، رانندگی با سرعت بیش از حد مجاز، اعتیاد به مواد مخدر و روان‌گردان، عدم تعادل روحی روانی، نداشتن دانش و مهارت کافی و رانندگی در حالت مستی می‌باشد (۶،۷).

تجهیزات ایمنی خودروها یکی از عوامل مؤثر بر جلوگیری از آسیب‌های شدید و مرگ و میر ناشی از حوادث ترافیکی است. تجهیزات ایمنی

غیرفعال مانند کیسه هوا و کمربند ایمنی، جان سرنشینان خودرو را در صورت بروز تصادفات از مرگ نجات می دهند (۸).



سازمان جهانی بهداشت، بستن کمربند ایمنی را از عوامل اصلی مؤثر بر کاهش شدت حوادث جاده‌ای بر شمرده است (۹).

استفاده از کمربند ایمنی می تواند آسیب ها و مرگ و میر را در سرنشینان صندلی جلو و عقب را به ترتیب ۶۰ و ۴۴ درصد کاهش دهد (۱۰).

دوره ی نوجوانی

در میان مراحل مختلف زندگی، نوجوانی دوره‌ای است که طی آن فرد از یک طرف با تغییرات سریع و ناگهانی جسمی مواجه شده و از طرف دیگر تحولات روانی نیز به وقوع می‌پیوندد که موجی از تلاطم و تشویش فکری را به راه می‌اندازد. به نظر می‌رسد که این ناآرامی ناشی از منبع خانواده، هنجارها و مقررات حاکم بر آن و نیز خود نوجوان و نظام ارزشی خاص او باشد. همچنین می‌توان گفت که قرن حاضر قرن اضطراب و سرعت است و در چنین وضعیتی نوجوانان عجله دارند تا هرچه سریع‌تر خود را به مقصد خیالی موردنظر خود برسانند و برای آن‌ها تفاوتی ندارد که در این راه، قواعد و مقررات و قوانین درهم شکسته شوند (۱۱).

نوجوان و کمر بند ایمنی

عدم استفاده از کمر بند ایمنی یکی از دلایل اصلی مرگ و میر و جراحات‌های شدید ناشی از رانندگی در رانندگان و سرنشینان نوجوان

می باشد. نوجوانان (که هم به عنوان سرنشین در حال حاضر و هم به عنوان راننده در آینده می باشند) نسبت به گروه‌های سنی دیگر، کمتر رانندگی می‌کنند ولی بیشترین نرخ تصادفات نسبت به مسافت رانندگی را دارند و میزان استفاده از کمربند ایمنی در بین نوجوانان کمتر است (۱۲،۱۳). مطالعات نشان داده است که هر چه مسافران نوجوان خودرویی بیشتر باشد، احتمال نبستن کمربند ایمنی بیشتر است، اما یک نفر بالای ۳۰ سال می‌تواند میزان استفاده از کمربند ایمنی را در سرنشینان نوجوان افزایش دهد (۱۴).



کمر بند ایمنی چیست؟

کمر بند ایمنی یک وسیله محافظتی مناسب جهت جلوگیری از جابجایی ناگهانی سرنشین اتومبیل به دنبال توقف یا برخورد با مانع و یا افزایش شتاب ناگهانی اتومبیل در برخورد از عقب است. بررسی ها نشان داده است که استفاده از کمر بند ایمنی صدمات جدی و مرگ و میر ناشی از برخورد داخلی با بدنه ماشین و یا پرت شدن به خارج از آن را به میزان ۲۵ - ۲۰ درصد کاهش می دهد. همچنین کمر بند های ایمنی از حرکت سرنشینان خودرو و برخورد آنها به داشبورد و شیشه جلوی خودرو، در هنگام ترمزهای ناگهانی، جلوگیری می کنند.



اجزای کمربند ایمنی

کمربندهای ایمنی مرسوم که در خودروها به کار می رود ، از دو تسمه بالایی و پایینی تشکیل شده و این دو تسمه در سه نقطه به اتاق خودرو متصل می شوند که با شماره های یک تا سه نشان داده شده است. نقطه سه، کمربند ثابت، در نقطه دو کمربند قابلیت قفل شدن دارد و در نقطه یک کمربند کش آمده و قابلیت افزایش طول خواهد داشت.



چرا بستن کمربند ایمنی در ماشین لازم می باشد؟.

وقتی اتومبیلی با سرعت هشتاد کیلومتر در ساعت به مانعی برخورد می کند:

❖ در ۲ صدم ثانیه: سپر در هم می شکند. اتومبیل فشاری برابر سی برابر وزنش را تحمل می کند.

❖ در ۴ صدم ثانیه: راننده و سرنشینان هر کدام با فشاری برابر ۲ تن به جلو پرتاب می شوند.

❖ در ۵ صدم ثانیه: بدن راننده با همان نیروی ۲ تنی با فرمان اتومبیل برخورد می کند.

❖ در ۷ صدم ثانیه: سرنشین جلوئی به داشبورد می خورد.

❖ در ۹ صدم ثانیه: سر سرنشینان به شیشه اتومبیل برخورد می کند.

در یک دهم ثانیه: سرنشینان عقب نیز به سرنشینان جلو می پیوندند!.



❖ یادتان باشد که هنوز ۹۰ درصد ثانیه اول باقی مانده..... (۱۵).



کمر بند ایمنی
ضامن سلامتی

معاونت راهنمایی و رانندگی



پنج عملکرد مفید بستن کمربند ایمنی:

به صورت کلی عملکرد کمربند ایمنی شامل موارد زیر می باشد: کاهش خطر برخورد سرنشینان با داخل خودرو و یا کاهش شدت جراحات هنگام بروز سانحه - پخش نمودن فشار سانحه به قسمت های وسیع، محکم و با استقامت بدن انسان - جلوگیری از پرت شدن سرنشینان به خارج از خودرو (در صورت پرت شدن احتمال مرگ ۷۵ درصد است) - جلوگیری از برخورد سرنشینان داخل خودرو با یکدیگر (۷).

جلوگیری از پرتاب شدن و آسیب دیدگی شدید: شاید شما هم در ترمزهای ناگهانی با صحنه پرتاب شدن به سمت جلوی خودرو مواجه شده باشید، در چنین شرایطی هر چقدر برخورد و یا ترمز ناگهانی تند و سریع تر باشد به همان اندازه سرعت پرتاب شدن سرنشینان خودرو به جلو بیشتر می شود.

جلوگیری از برخورد با وسیله درون دست و یا صندلی جلو: به طور مثال اگر در صندلی عقب خودرو سرنشینی باشد که در دستش لپ تاپ است؛

اگر متوجه نباشد، در اثر ترمز خودرو، به شدت با صندلی جلو و یا لپ تاپ برخورد می‌کند. این امر می‌تواند حوادث دلخراشی را برایش به وجود آورد.

جلوگیری از مرگ و میر: دیده شده است که در برخوردهای ناگهانی و شدید در صورت مقاوم بودن خودرو سرنشینانی که کمر بند ایمنی نبسته‌اند از طریق شیشه خودرو به بیرون پرتاب می‌شوند و این امر به آسانی جان آن‌ها را می‌گیرد. از این رو بهتر است که در طول مسیر جاده، حتماً از کمربند ایمنی استفاده شود.

جلوگیری از برخورد سر با ستون و شیشه‌های بغل: معمولاً در بیشتر حوادث منجر به مرگ، بیشترین آسیب به سر وارد می‌شود. از این رو محافظت از آن در جایگاه ویژه‌ای برخوردار است. به طور مثال اگر شتاب ماشین زیاد باشد با قیچی شدن ماشین و به چپ و راست رفتن آن ممکن است، سر سرنشینان به ستون‌های کناری و یا شیشه‌های پنجره‌ها برخورد کند و در نتیجه آسیب بسیار شدیدی به آن وارد شود.

بالا بردن اطمینان خاطر و فاصله گرفتن از استرس: شاید شما هم با استرس‌های ناشی از ترمزهای ناگهانی در جاده را تجربه کرده باشید. همان طور که می‌دانید استرس‌ها نقش بسیار پر رنگی را در ایجاد بیماری‌ها به ویژه بیماری‌های خطرناک ایفا می‌کنند. از این رو شما با بستن کمربند می‌توانید تا حدودی با آرامش خاطر بیشتری به مسیرتان ادامه دهید.

نکاتی مهم در مورد بستن کمربند ایمنی

- ۱) کمربند ایمنی نباید زیاد شل یا زیاد سفت بسته شود.
- ۲) کمربند ایمنی نباید آزادی عمل راننده و سرنشین را هنگام رانندگی بگیرد.
- ۳) قلاب کمربند ایمنی نباید با استخوان‌های فرد در تماس باشد.
- ۴) کمربند ایمنی باید تمام فضای جلوی بدن را تحت پوشش قرار دهد.
- ۵) استفاده از صندلی خودرو کودک و بستن کمربند ایمنی آن برای حفظ سلامتی کودک الزامی است.

۶) جهت جلوگیری از خفگی و احساس راحتی در کودکان و نوجوانان، می توان بر روی کمر بند ایمنی کاور مناسب نصب کرد.

اهمیت بستن کمر بند ایمنی برای سرنشینان عقب

عده ای تصور می کنند از آنجایی که سرنشینان عقب در جلوی خود شیشه ای ندارند، نیازی به بستن کمر بند ندارند و در صورت تصادف، نهایتاً به صندلی های نرم و منعطف جلو برخورد می کنند و برخورد با صندلی جلو، آسیبی در پی نخواهد داشت، اما بر طبق مستندات، سرنشینان عقب خودرو در صورت نبستن کمر بند ایمنی، از جای خود بلند شده و از بالای سر سرنشینان جلو گذشته، به شیشه جلو برخورد می کنند و پس از شکستن آن از جلوی خودرو به بیرون پرتاب می شوند.

در آزمایش های دیگری سرنشینان عقب (خصوصاً وقتی سنگین وزن باشند یا برخورد خودرو به جلو با زاویه خاصی همراه باشد) با برخورد شدید به صندلی های جلو، سرنشینان جلوی خودرو را بین صندلی و داشبورد خودرو پرس کرده و باعث وارد شدن آسیب شدید به آنها می شوند.



هنجارهای اجتماعی و رفتار بستن کمر بند ایمنی

هنجارهای اجتماعی: عقیده به این که آیا افراد خاص انجام رفتار موردنظر را تأیید یا رد می‌کنند. وقتی نوجوان درک کند که دیگرانی که برایش مهم هستند، فکر می‌کنند او باید رفتاری را انجام دهد، در نتیجه وی قصد می‌کند که آن رفتار معین را انجام دهد. افرادی که برای او مهم هستند ممکن است همسالان، دوستان نزدیک، والدین، معلم و مدیر مدرسه یا افراد دیگر باشند (۱۶).

با توجه به نظریه یادگیری اجتماعی افراد یاد می‌گیرند که چگونه در رفتارهای مختلف از طریق مشاهده والدین، همسالان، جامعه و رسانه‌ها درگیر شوند و به این ترتیب تحت تأثیر مشاهدات و ادراکات خود از

اینکه چطور دیگران به‌طور معمول در رفتار سلامت درگیر می‌شوند، قرار می‌گیرند (۱۷).



استراتژی‌های افزایش استفاده از کمربند ایمنی:

۱. آموزش عمومی
۲. بهره‌گیری از رویکرد فنی و مهندسی
۳. تصویب و اجرای قوانین (۱۸).

۱. استراتژی آموزش عمومی

در منشور اوتواوا به عنوان یکی از مهم‌ترین اسناد ارتقاء سلامت دنیا، ارتقاء سلامت را به‌عنوان فرآیند قادرسازی افراد برای کنترل سلامت و بهبود آن دانسته است. در این سند توسعه مهارت‌های فردی به‌عنوان یکی از استراتژی کلیدی ارتقاء سلامت معرفی شده است که لازمه این کار اجرای مداخلات و برنامه‌های آموزش بهداشت می‌باشد (۱۹).

اجرای مداخلات یعنی به کارگیری روشهای و برنامه‌های آموزشی متنوع جهت افزایش بستن کمربند ایمنی که مطالعه ملک پور و همکاران نشان داد با به کارگیری مداخلات چند روشی مانند استفاده از کلیپ آموزشی، پوستر، طراحی پمفلت برای دانش آموزان، طراحی پمفلت برای والدین، طراحی کتابچه، پخش فایل سخنرانی ماموران راهنمایی و رانندگی، طراحی جا کلیدی به شکل کمربند ایمنی جهت یادآوری، برگزاری مسابقه با عنوان بستن کمربند ایمنی در بین دانش آموزان باعث افزایش استفاده از کمربند ایمنی در بین نوجوانان گردید (۲۰).

۲. استراتژی فنی مهندسی

کمر بند ایمنی یک وسیله محافظتی غیرفعال داخل خودرو است. منظور از وسیله ایمنی غیرفعال، هر نوع وسیله ای است که به طور خودکار محافظت از سرنشینان خودرو را فراهم می کند مانند کمر بند ایمنی و کیسه هوا. کمر بند های ایمنی می بایست بر اساس استانداردهای ملی و بین المللی باشد. برای افزایش میزان استفاده از کمر بند ایمنی باید این اطمینان حاصل شود که کاربران می توانند به راحتی از آن استفاده نمایند (۲۱).

۳. تصویب و اجرای قوانین

اجباری شدن استفاده از کمر بند ایمنی به عنوان یک راهکار قانونی، یکی از موفقیت های بزرگ در پیشگیری از آسیب های ناشی از سوانح و حوادث جاده ای بوده است و تاکنون جان افراد زیادی را نجات داده است (۲۲). اعمال قانون استفاده از کمر بند ایمنی می تواند آن را به یک هنجار اجتماعی تبدیل کرده و منجر به عادت در بستن آن شود (۲۳).

روش های افزایش رفتار بستن کمربند ایمنی

الف: آموزش از طریق کارکنان سلامت، مراکز بهداشت و پزشکان

کسانی که می توانند بر بستن کمربند ایمنی فرزندانشان تاثیر گذارند مراقبین بهداشتی یا همان کارشناسان بهداشت و پزشکان می باشند. نشان داده شده است که مشاوره پزشک در مورد موضوعاتی مانند استفاده از کلاه ایمنی دوچرخه و ایمنی کودک در خانه موثر است (۲۴).

ب: والدین/خانواده/جامعه: تشویق فرزندان به استفاده از کمربند ایمنی توسط والدین، باعث افزایش استفاده از کمربند ایمنی گردیده است، در بستن کمربند ایمنی، والدین باید خود نقش الگو را در این زمینه داشته باشند و به فرزندان خود بیاموزند که همیشه از کمربند ایمنی استفاده کنند و در هنگام نشستن در خودرو، وضعیت بدن خود را درست نگه دارند، راست بنشینند و به در یا پنجره خودرو تکیه نکنند. والدین در آموزش فرزندان خود در بستن کمربند ایمنی نقش بسزایی ایفا می کنند. طبق آمارهای موجود، بیش از ۴۰ درصد از نوجوانانی که

از کمر بند ایمنی استفاده نمی‌کنند، والدین آنها نیز از این قانون تبعیت نمی‌کنند. توصیه می‌شود که مداخلات آموزشی، هم والدین و هم فرزندان را هدف قرار دهند تا بر استفاده از کمر بند ایمنی تأثیر بگذارند (۲۵).

پ: مدارس

مدارس مکانی مهم هستند که در آن، محققان بهداشتی از روشهای مختلف برای ارائه برنامه های ایمنی استفاده می‌کنند (۲۶). مدارس و جمعیت دانش آموزی بهترین موقعیت برای شناسایی و مورد استفاده قرار دادن منابع موجود برای مداخلات آموزشی جهت ارتقاء این رفتار در بین نوجوانان می‌باشد، اصل آموزش رفتارهای ترافیکی، متضمن به کارگیری دامنه گسترده‌ای از روشهای آموزشی است که باید از سنین کودکی و نوجوانی مدنظر قرار بگیرد.

آموزش مهارت پیشگیری از حوادث خیابانی و جاده‌ای و پیشگیری از حوادث ناشی از رانندگی و وسایط نقلیه و استفاده از کمر بند ایمنی و

کلاه ایمنی از وظایف مدارس بوده و والدین و مدرسه بایستی ایمن‌ترین مسیر رفت و آمد را به دانش‌آموز بیاموزد و خطرات احتمالی در این مسیر را آموزش دهد (۲۷، ۲۸).

همیار پلیس.

اجرای طرح همیار پلیس در اسفندماه سال ۱۳۸۵ بر اساس توافقنامه مشترک نیروی انتظامی با وزارت آموزش و پرورش، یکی از برنامه‌های پلیس راهور بود که عملیاتی شد و موجب استقبال زیاد دانش‌آموزان، والدین آن‌ها و مجریان طرح در آموزش و پرورش گردید.



از این رو یکی از آموزش های اساسی پلیس راهنمایی و رانندگی برای کودکان و نوجوانان در دوره های ابتدایی و دوره اول متوسطه، آموزش مهارت هایی است که آنان با یادگیری آن مهارت ها بتوانند رفتاری مناسب در ارتباط با ایمنی عبور و مرور در جاده و خیابان از خود نشان دهند. این آموزش ها موجب می شود تا انضباط و رفتار ترافیکی در دانش آموزان با حس مسئولیت پذیری نهادینه شود (۲۹).

ت: تاثیر همسالان بر بستن کمربند ایمنی در نوجوانان

نوجوانان در طول دوره نوجوانی، تغییرات جسمی و تکاملی زیادی را تجربه می کنند. تمایل به استقلال از خانواده و پیوستن به گروه همسالان، و افزایش ارتباطات دوستان، از تغییرات تکاملی در این دوره است. همچنین بخشی از هویت نوجوانان، در مجموعه گروه همسالان، شکل می گیرد. نوجوانان دوست دارند در مرکزیت نگاهها باشند و نظرات تاییدی دوستانشان را در مورد خود بدانند.

رفتارها و نگرش های همسالان در زمینه استفاده از کمربند ایمنی اهمیت زیادی دارد از آن جایی که کودکان بزرگتر می شوند و بیشتر تحت تاثیر تجربیات فراتر از دایره نزدیک خانوادگی قرار می گیرند (۲۶). یافته‌ها نشان می‌دهد که می‌توان با القای باورهای قوی در مورد اهمیت استفاده از کمربند ایمنی به کودکان و نوجوانان با تأثیرات منفی همسالان مقابله کرد.



۱- هنگام سوارشدن کودکان و نوجوانان در خودرو ، آنها را ملزم به بستن کمربند ایمنی کنیم.

ث: قانونگذاری و اجرای قانون

مطالعات قبلی نشان داده که وقتی قوانین مربوط به کمربند ایمنی یک تخلف اجرایی اولیه می باشد، یا در مواردی که قوانینی برای استفاده از کمربند ایمنی در هر دو صندلی جلو و عقب وجود دارد، استفاده از کمربند ایمنی افزایش می یابد و تصادفات منجر به مرگ خودرو کاهش می یابد (۲۰، ۲۶، ۳۰).

در مطالعه ملک پور و همکاران، نتایج نشان داد که میزان رفتار بستن کمربند ایمنی در نوجوانانی که به قوانین راهنمایی و رانندگی پایبند هستند، بیشتر است (۲۰).



کاور کمر بند ایمنی

یکی از ارزان ترین تجهیزات کاهش آسیب کمر بند، کاور کمر بند می باشد که از جنس نرم تر و با عرض بیشتر از کمر بند در روی کتف و سینه قرار می گیرد و فشار کمر بند را بهتر توزیع می کند و در تصادفات، آسیب به ناحیه کتف شانه و سینه را کاهش می دهد. در شکل زیر یک مدل کاور کمر بند نشان داده شده است، کاور کمر بند خوب، می بایست ضخیم، عریض باشد و از جنس نرم و قابل انعطافی ساخته شده باشد.

نکته: کمر بند ایمنی می بایست بر اساس استانداردهای ملی و بین المللی طراحی شده باشد.



استفاده از صندلی های محافظ تقویت کننده یا بوستر

افراد زیر ۱۲ سال یا با قد کمتر از ۱۳۵ سانتی متر نباید کمر بند را به تنهایی استفاده کنند چون کمر بند در جای صحیح قرار نمی گیرد و در حین ترمز یا تصادف ممکن است باعث خفگی شود همچنین قبل از ۱۲ سال یا قد ۱۳۵ سانتی متر استفاده از صندلی های محافظ تقویت کننده یا بوستر الزامی است.





دانشگاه علوم پزشکی و خدمات بهداشتی درمانی گیلان

طراح پوستر: فاطمه ملک پور (۲۰)

راهکار های جدید برای آگاه سازی در استفاده از کمربند

ایمنی

یک شرکت خودروسازی ویژگی جدیدی را در برخی خودروهای خود تعریف کرده که رانندگان نوجوان را از بستن کمربند ایمنی منع می‌کند.

در این ویژگی زمانی که راننده، خودرو را از پارک خارج کرد، مجبور است حتماً کمربند ایمنی خود را ببندد. زیرا تا زمان بسته شدن کمربند ایمنی خودرو روشن نمی‌شود. سیستم "برای رانندگی، کمربند ایمنی را ببند" شامل هشدارهای دیداری و شنیداری است و به گفته این شرکت خودروسازی برای اولین بار است که مورد استفاده قرار می‌گیرد.

البته این سیستم زمانی فعال است که حالت "راننده نوجوان" در خودرو فعال باشد. بنابراین رانندگان بزرگسال این حالت را غیرفعال کنند.



دلیل راهاندازی این سیستم این بوده است که بنا بر اعلام اداره ملی ایمنی ترافیک شهری، بستن کمربند ایمنی بهترین راهی است که رانندگان می‌توانند به هنگام تصادفات از خود محافظت کنند .

این در حالی است که نوجوانان، کمترین میزان استفاده از کمربند ایمنی را دارند. گفتنی است این سیستم گزارشاتی را برای ردیابی نوجوانان ارائه می‌دهد. به عنوان مثال فاصله رانندگی و یا تعداد دفعات فعال بودن

وضعیت "سیستم ایمنی." بنابراین قطعاً این فناوری جدید به امنیت بیشتر رانندگان نوجوان کمک می‌کند.

ویژگی های یک برنامه خوب جهت ارتقاء رفتار بستن

کمربند ایمنی در نوجوانان (۳۱)

۱. قوانین و اجرای آنها

هر ایالت و منطقه در کشور آمریکا، قوانین و سیاست هایی دارد که استفاده از کمربند ایمنی را برای حداقل برخی از گروه های شهروندان خود پوشش می دهد. این قوانین بر لزوم استفاده از کمربند ایمنی برای جلوگیری از مرگ و جراحت ناشی از وسایل نقلیه موتوری تاکید دارند.

۲. تلاش های همسال به همسال

در حالی که بزرگسالان هنوز هم تأثیر زیادی بر تفکر و رفتار نوجوانان دارند، آنها تنها انتقال دهنده ی پیام های رانندگی ایمن نیستند که نوجوانان باید بشنوند. مسئولیت دادن به نوجوانان برای ایجاد و انتقال

پیام های رانندگی ایمن به همسالان خود می تواند وسیله ای موثر برای ارائه اطلاعات رانندگی ایمن باشد که هنجارها و نگرش ها را در مورد استفاده از کمربند ایمنی تغییر دهد.

۳. مشارکت والدین

فرزندان از زمانی که بسیار کوچک هستند، رفتار رانندگی - خوب و بد - والدین و سایر بزرگسالان را مشاهده می کنند. علاوه بر اینکه والدین الگوهای برای رانندگان جوان هستند، اغلب باید به عنوان مجری سیاست های غیررسمی خانواده و سیاست های رسمی دولت که مسائل ترافیکی نوجوان را تنظیم می کنند، عمل کنند.

۴. جامعه

این ضرب المثل که "برای رشد و پرورش یک کودک به دهکده نیاز است" بسیار رایج بوده و اغلب این جمله درست است، به ویژه در مورد نوجوانان و برنامه های ایمنی ترافیک. برخورداری از حمایت و پشتیبانی جامعه مثل - کسب و کارها، مدارس، مجری قانون، کلیساها، سیستم های

مراقبت بهداشتی یا سایر سازمان‌هایی که به رفاه و موفقیت بلندمدت جوانان ما اهمیت می‌دهند - می‌توانند اهمیت استفاده از کمربند ایمنی را تقویت کنند.

۵. رسانه های اجتماعی

برقراری ارتباط با نوجوانان در دنیای امروز تلاشی کاملاً متفاوت با حتی یک دهه پیش است. پیام‌های ایمنی ترافیک که «به روش قدیمی» ارائه می‌شوند و تنها از رسانه‌های سنتی مانند چاپ، تلویزیون و رادیو استفاده می‌کنند، بخش بزرگی از مخاطبان نوجوان را از دست خواهند داد. به روز ماندن با روش‌هایی که نوجوانان در آن اطلاعات را دریافت و به اشتراک می‌گذارند، برای شنیدن پیام‌های ایمنی حیاتی کمربند ایمنی توسط این مخاطبان ضروری است.

۶. مشوق‌ها

در بسیاری از برنامه‌های ایمنی مرتبط با کمربند ایمنی، مشارکت نوجوانان از طریق استفاده از مسابقه و جوایز تشویق می‌شود. اغلب این

تلاش‌ها به شکل مسابقات ورزشی است که ممکن است کلاس را در مقابل کلاس قرار دهد، یا حتی شامل رقابت‌های مدرسه یا جامعه شود. داده‌هایی وجود دارد که نشان می‌دهد مسابقات و رقابت‌های همراه با جوایز باعث افزایش استفاده از کمربند ایمنی نوجوانان می‌شود (۲۰).

۷. تنوع قومیت‌ها

تنوع نژادی و قومی، نیاز به پیام‌های ایمنی متناسب با فرهنگ هر قومیت، مانند پیام‌های تشویقی برای استفاده از کمربند ایمنی برای دستیابی به مخاطبان مختلف، توسط زبان ترجیحی هر قوم تأکید می‌کند. در بسیاری از کشورهای مختلف دنیا، از استراتژی‌های متنوع برای تأثیرگذاری بر رعایت بستن کمربند ایمنی در رانندگان جوان استفاده می‌کنند. بهبود ایمنی، بایستی هدف نهایی همه کسانی که در جاده‌ها تردد می‌کنند، باشد.

نتیجه گیری: نکات کلیدی جهت ترویج رفتار بستن کمر بند

ایمنی در بین نوجوانان

❖ هم نوجوان و هم والدین را هدف قرار دهید.

❖ به فرزندان قدرت دهید و به آنها اعتماد کنید تا به حقایق

نگاه کنند، نتیجه گیری کنند و خودشان تصمیمات ایمنی

بگیرند.

❖ کل جامعه را درگیر کنید.

❖ توجه به ویژگی های منطقه ای - محلی (تنوع قومیتی).

❖ استفاده از گروه های همسالان و نیروهای هنجاری جامعه

مانند والدین، معلمان، دوستان، مدیر مدرسه، رسانه ها و

فضای مجازی و ...

❖ استفاده از بیش از یک کانال (مستقیم برای دانش آموزان، والدین، معلمان، جامعه، پزشکان، رسانه ها و غیره) جهت آموزش رفتار بستن کمربند ایمنی.

❖ استفاده از روشهای مختلف جهت ارتقاء رفتار بستن کمربند ایمنی مانند پوستر، پمفلت، کلیپ آموزشی، برگزاری مسابقه، کتابچه، سخنرانی (۲۰).

1. Global Status Report on Road Safety 2018 Summary [Internet]. (2018). Available online at: https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/ (accessed February 02, 2020).
2. Global status report on road safety 2015: World Health Organization; 2015. Available from: https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/GSRRS2015_Summary_EN_final.pdf.
3. Global status report on road safety 2018: Summary. World Health Organization. Available from: <https://apps.who.int/iris/handle/10665/277370>.
4. World Health Organization. Road traffic injuries (2022); Available from: <https://www.who.int/news-room/factsheets/detail/road-traffic-injuries>
5. Iranian Legal Medicine Organisation. Report of road traffic related death statistics in Iran; 2021. Available from: https://www.lmo.ir/web_directory/53999%D8%AA%D8%B5%D8%A7%D8%AF%D9%81%D8%A7%D8%AA.html.
6. Stanojević P, Jovanović D, Lajunen T. Influence of traffic enforcement on the attitudes and behavior of drivers. Accident Analysis & Prevention. 2013;52:29-38.
7. Vardaki S, Yannis G. Investigating the self-reported behavior of drivers and their attitudes to traffic violations. Journal of safety research. 2013;46:1-11.
8. Pakgouhar A, Esmaili A. The study of the effect of safety belt on fatalities and physical injuries decrease based on crosstab

tables and chi square independent test. 2009. *Traffic Management Studies*, 4(14), 55-70. [Persian]

9. Sadeghnejad F, Niknami S, Hydarnia A, Montazeri A. Seat-belt use among drivers and front passengers: an observational study from the Islamic Republic of Iran. *East Mediterr Health J*. 2014 Aug 19;20(8):491-7. PMID: 25150356.

10. Høye, A. (2016). How would increasing seat belt use affect the number of killed or seriously injured light vehicle occupants? *Accident Analysis & Prevention*, 88, 175-186. Doi: <https://doi.org/10.1016/j.aap.2015.12.022>.

11. Torkaman M, Pourgholami M, Moradi SG. Factors Contributing to The Male Juveniles Tendency Toward Crime Subculture in KARAJ. 2011;177-203

12. Eby DW, Vivoda JM, Cavanagh J. Minnesota safety belt and motorcycle helmet use: August 2009. Minnesota Office of Traffic Safety. 2007.

13. Boyle JM, Lampkin C, Schulman R. 2007 motor vehicle occupant safety survey. Volume 2, Seat belt report. United States. National Highway Traffic Safety Administration; 2008.

14. McCart AT, Northrup VS. Factors related to seat belt use among fatally injured teenage drivers. *Journal of safety research*. 2004;35(1):29-38.

15. How does wearing a seat belt save your life? Available from: <https://club.snapp.ir/snapp-drivers-training/fasten-car-seat-belt/>.

16. Raziéh Tadayon Nabavi, Mohammad Sadegh Bijandi. Bandura's Social Learning Theory & Social Cognitive Learning Theory. 2023.

17. Nabavi RT. Bandura's social learning theory & social cognitive learning theory. *Theory of Developmental Psychology*. 2012;1:24..

18. Office of Applied Research Decree No. 2013. Iran's traffic police enforcement. 2013(Decree No. 2013, / 165879).
19. Study NRCCftSBT, Study NRCCfaSBT. Buckling Up: Technologies to Increase Seat Belt Use: Transportation Research Board; 2003.
20. Fatemeh Malekpour, Forozan Rezapour Shahkalai, Babak Moini, Lili Tapak, Homayoun Sadeghi-Bazargani. Design, implementation and evaluation of educational interventions to improve seat belt use behavior among junior high school students, 2021, page 60
21. Ali M, Haidar N, Ali MM, Maryam A. Determinants of seat belt use among drivers in Sabzevar, Iran: a comparison of theory of planned behavior and health belief model. *Traffic injury prevention*. 2011;12(1):104-9.
22. World Health Organization. Regional Office for Europe. (2020). European regional status report on road safety 2019. World Health Organization. Regional Office for Europe. <https://apps.who.int/iris/handle/10665/336584>. License: CC BY-NC-SA 3.0 IGO
23. Williams AF, Wells JK. The role of enforcement programs in increasing seat belt use. *Journal of safety research*. 2004;35(2):175-80.
24. DiGuseppi, Carolyn D. and Ian G. Roberts. Individual-Level Injury Prevention Strategies in the Clinical Setting. *The Future of Children*. 10, no1, Spring/Summer 2000. 53–82.
25. Ehrlich, Peter F., James C. Helmkamp, Janet M. Williams, Arshadul Haque, and Paul M. Furbee. 'Matched Analysis of Parent's and Children's Attitudes and Practices Towards Motor Vehicle and Bicycle Safety: An Important Information Gap. *Injury Control and Safety Promotion*. 11, no. 1, 2004. 23–28.
26. Kuhn M, Lam J. Increasing Seat Belt Use among 8-to 15-Year-Olds. Volume II, Appendices. United States. National Highway Traffic Safety Administration; 2008 May 1.

27. Ramazankhani A, Ghanbari Sh. Comprehensive Public Health Book, Chapter 11, Speech 19. p: 2511-487.
28. Alonso F, Gonzalez-Marin A, Esteban C, Useche SA. Behavioral health at school: do three competences in road safety education impact the protective road behaviors of Spanish children?. International journal of environmental research and public health. 2020 Feb;17(3):935.
29. Seyyed Saeid Kashfi, Nader Rahmani, Mehdi Rahmani, (2017). Study the effect of traffic regulations on the performance of the police collaborators (Case study: Tehran city), , 13(36), 79-107. magiran.com/p2105421.
30. Hatcher, Juliet L. and Juliet Scarpa. Background for Community-Level Work on Physical Health and Safety in Adolescence: Reviewing the Literature on Contributing Factors. Child Trends (prepared for the John S. and James L. Knight Foundation), December 2001
31. Sprattler, K., 2014. Getting It to Click! Connecting Teens and Seat Belt Use

