



بررسی پی آمدهای مثبت و منفی اعمال قانون الزام استفاده از کلاه ایمنی دوچرخه شهری

محمد مهدی برزگر گنجی^۱، حنا اسرافیلی^۲، حسام شعبانی ورکی^۳، مینا قنبری گرکانی^۴

۱_ کارشناس ارشد مهندسی و برنامه ریزی حمل و نقل، دانشگاه بین المللی امام خمینی (ره)

۲_ کارشناس ارشد مهندسی و برنامه ریزی حمل و نقل، دانشگاه بین المللی امام خمینی (ره)

۳_ دانشجوی کارشناسی ارشد راه و ترابری، دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات

۴_ کارشناس ارشد مهندسی و برنامه ریزی حمل و نقل، دانشگاه بین المللی امام خمینی (ره)

barzegar.ganji.m@gmail.com

خلاصه

استفاده از دوچرخه در بسیاری از کشورها به عنوان یک طریقه سفر مطرح است و به دلایلی همچون ارزانی، بهبود سلامت و نیز کاهش آلودگی روز به روز مورد اقبال بیشتری قرار می گیرد. به همین دلیل لازم است ایمنی کافی برای دوچرخه سواران فراهم شود. آمار تصادفات دوچرخه در سراسر دنیا حاکی از این است که بیشترین صدمات جدی دوچرخه در ناحیه سر و صورت بوده است. آمارها نشان می دهد که بیشترین مرگ و میر ناشی از سوانح دوچرخه سواری، متعلق به دوچرخه سوارانی است که از کلاه ایمنی استفاده نکرده اند. به همین دلیل بسیاری از مراکز سلامت بر این باورند که استفاده از کلاه ایمنی دوچرخه نقش به سزایی در کاهش شدت جراحات ناشی از سوانح دوچرخه خواهد داشت و لذا معتقدند که استفاده از کلاه ایمنی دوچرخه باید الزامی شود. در کشورهایی مانند استرالیا، کانادا، نیوزلند و آمریکا استفاده از کلاه ایمنی دوچرخه الزامی است. در کشورهایی مانند آلمان و دانمارک هر چند از سیاست استفاده از کلاه ایمنی حمایت می شود اما قانونی مبنی بر الزام آن وجود ندارد. در مقابل، کشور هلند مخالف چنین قانونی است. در این مقاله دیدگاه های مختلف در زمینه قانون الزام استفاده از کلاه ایمنی دوچرخه و پی آمدهای مثبت و منفی اعمال این قانون مورد بررسی قرار گرفته است.

کلمات کلیدی: ایمنی، دوچرخه، کلاه ایمنی، تصادفات دوچرخه، قانون گذاری، اعمال قانون.

۱. مقدمه

دوچرخه در بسیاری از کشورهای پیشرفته به عنوان نوعی طریقه حمل و نقلی مناسب و به صرفه شناخته شده است. از جمله کشورهای پیشرو در استفاده از دوچرخه به عنوان سیستم درون شهری، می توان به چین، هلند، دانمارک، آلمان، انگلستان، کانادا، آمریکا و استرالیا اشاره کرد. چین که پر جمعیت ترین کشور دنیاست، بیشترین درصد استفاده از سیستم دوچرخه را نیز در بین شهرهای دنیا به خود اختصاص داده است. در شهر شیجیازوانگ ۱/۵۵ درصد و در تیجیان ۷/۵۲ درصد از سفرهای داخل شهری توسط دوچرخه انجام می گیرد. دوچرخه سواری در شهر آمستردام هلند بهترین شیوه حمل و نقل شهری و جزئی از زندگی مردم این شهر به حساب می آید. دوچرخه در شهر گرونینگن^۲، بیش از ۳۸ درصد، در گوله^۳ ۳۷ درصد و در آمستردام ۲۷ درصد از سهم سفرها را به خود اختصاص می دهد. در آلمان نیز دوچرخه، در شهرهای مونستر^۴ و فرایبورگ^۵ ۲۷ درصد و در مونیخ، برلین و فرانکفورت بیش از ۱۰ درصد کل سفرها را به خود اختصاص می دهد [۱]. بنابراین تأمین ایمنی دوچرخه سواران یک امر ضروری است.

به طور کلی رویکردهای تأمین ایمنی دوچرخه سواران به سه بخش تقسیم می شود: مهندسی، آموزش و قانون گذاری [۲]. مهندسی تلاش می کند تا شرایط را کنترل کرده و خطراتی که دوچرخه سواران با آن مواجه اند را کاهش دهد. طراحی دوچرخه (شامل اندازه چرخ، نوع دسته ها و محل

¹ Shijiazhuang

² Groningen

³ Zwolle

⁴ Munster

⁵ Freiburg