



# लहान मुले आणि किशोरवयीनांसाठी सुरक्षित प्रवासाच्या दिशेने

स्थानिक प्रशासनासाठी प्रशिक्षण पुस्तिका



पुणे जिल्हा रस्ता सुरक्षा समितीसाठी रस्ता सुरक्षा कार्यक्रमांतर्गत  
युनिसेफ आणि त्यांच्या भागीदारी संस्थाद्वारे विकसित

जानेवारी २०२४

**CEE**

Centre for Environment Education



**unicef**  
for every child

हे पान हेतूपूर्वक रिक्त ठेवण्यात आले आहे.

# लहान मुले आणि किशोरवयीनांसाठी सुरक्षित प्रवासाच्या दिशेने

## स्थानिक प्रशासनासाठी प्रशिक्षण पुस्तिका

पुणे जिल्हा रस्ता सुरक्षा समितीसाठी रस्ता सुरक्षा कार्यक्रमांतर्गत  
युनिसेफ आणि त्यांच्या भागीदारी संस्थाद्वारे विकसित

जानेवारी २०२४

## लहान मुले आणि किशोरवयीनांसाठी सुरक्षित प्रवासाच्या दिशेने: स्थानिक प्रशासनासाठी प्रशिक्षण पुस्तिका

जानेवारी २०२४

पर्यावरण शिक्षण केंद्र, राइज इन्फिनिटी फाउंडेशन आणि युनिसेफ द्वारा विकसित

या पुस्तिकेचा संदर्भ पुढीलप्रमाणे द्यावा:

पर्यावरण शिक्षण केंद्र, राइज इन्फिनिटी फाउंडेशन आणि युनिसेफ. (जानेवारी 2024). लहान मुले आणि किशोरवयीनांसाठी सुरक्षित प्रवासाच्या दिशेने: स्थानिक प्रशासनासाठी प्रशिक्षण पुस्तिका. (मराठी). पुणे. भारत.

### पर्यावरण शिक्षण केंद्र

पर्यावरण शिक्षण केंद्राची (सेंटर फॉर एन्व्हायर्नमेंट एज्युकेशन-CEE) स्थापना १९८४ मध्ये भारत सरकारच्या पर्यावरण आणि वन मंत्रालयाचे उत्कृष्टता केंद्र म्हणून करण्यात आली. राष्ट्रीय संस्था म्हणून, देशभरात पर्यावरणविषयक जागरूकता वाढवणे हे पर्यावरण शिक्षण केंद्राचे मुख्य काम आहे. पर्यावरण शिक्षण केंद्र नाविन्यपूर्ण कार्यक्रम आणि शैक्षणिक साहित्य विकसित करते आणि शाश्वत विकासासाठी शिक्षण (ESD) या क्षेत्रात क्षमता निर्मिती करते. पर्यावरण शिक्षण केंद्राच्या मुख्य कार्यक्षेत्रांमध्ये शाळांमध्ये पर्यावरण शिक्षण, तसेच युवा व उच्च शिक्षण संस्थांमध्ये पर्यावरण शिक्षण, जैवविविधता संवर्धन, किनारपट्टी आणि सागरी विकास कार्यक्रम, चक्रीय अर्थव्यवस्था, पर्यावरण व्यवस्थापन, पर्यावरणविषयक आकलन, ग्रामीण आणि शहरी कार्यक्रम यांचा समावेश होतो. अधिक माहितीकरिता: [www.cceindia.org](http://www.cceindia.org)

### राइज इन्फिनिटी फाउंडेशन

राइज इन्फिनिटी फाउंडेशनची स्थापना २०१४ मध्ये झाली, शांतता हे विकासाचे अंतिम सूचक प्रस्थापित करणे तसेच मालकीहक्क निर्माण करून सहयोगातून समुदायांना बळकटी देणे या उद्देशाने करण्यात आली. राइज इन्फिनिटी फाउंडेशन खालील गोष्टींसाठी वचनबद्ध आहे:

- असुरक्षित आणि अपुरी सेवा उपलब्ध असलेल्या लोकांच्या अत्यावश्यक गरजा तात्काळ पूर्ण करण्यासाठी अधिक जबाबदार, समावेशक, शाश्वत आणि इको-सिस्टम फ्रेंडली प्रकल्पांना प्रोत्साहन देणे.
- दारिद्र्य, वैद्यकीय असुविधा किंवा संघर्षामुळे बाधित लोकांना, विशेषत: आणीबाणी आणि आपत्तीच्या वेळी मानवतावादी मदत प्रदान करणे.
- परिसंस्था पुनःस्थापित करण्यासाठी समुदायाने शोधलेले कोणतेही उपाय, दीर्घकालीन शारिरीक, सामाजिक आणि भावनिक स्तरावर पर्यावरणासह निरोगी सहअस्तित्वासाठी योगदान देतील हे सुनिश्चित करणे आणि याकरिता समर्थन देणे

बहु-भागधारक, चार राइज मूल्यांद्वारे चालवलेला आंतरक्षेत्रीय समावेशक दृष्टीकोन, समुदायाच्या विकासाचे प्रश्न हा परस्परसंबंधी असून त्याला स्वतंत्रपणे पाहता येणार नाही हे लक्षात घेवून त्यावर उपाययोजना सुनिश्चित करतो.

सकारात्मक जीवन आणि शांततापूर्ण समाजा असणाऱ्या जगाचा आम्हाला एक भाग व्हायला आवडेल, अशा जगाचे सह-निर्माण करण्यात आमचा विश्वास आहे! आम्ही सह-निर्मितीवर विश्वास ठेवतो. अधिक माहितीकरिता: [www.riseinfinite.org](http://www.riseinfinite.org)

### युनिसेफ

जागतिक स्तरावर 190 पेक्षा जास्त देशांमध्ये आणि संपूर्ण भारतामध्ये युनिसेफ मुलांच्या हक्कांचा प्रचार आणि संरक्षण करण्यासाठी कार्य करते. युनिसेफ भारतात मुलांचे जीवन वाचवण्यासाठी, त्यांच्या पूर्ण क्षमता विकासासाठी आणि त्यांच्या हक्कांचे रक्षण करण्यासाठी कार्य करते. युनिसेफ यासाठी मागणी निर्मितीला प्रोत्साहन देते आणि बळकट करते, तसेच सेवा वितरणस मजबूती देते, समानता प्रस्थापित करण्यासाठी त्यातील अंतर दूर करते आणि शहरी गरीबांसाठी सेवासुविधा पुरवठा, बाल्यावस्था/ बालपण विकास आणि किशोरवयीन सशक्तीकरण यासारख्या समस्यांना प्राधान्य देऊन त्याची गुणवत्ता सुधारण्यासाठी काम करते. महाराष्ट्रात युनिसेफ 50 वर्षांहून अधिक काळापासून मुलांचे जीवन सुधारण्यासाठी तसेच विविध योजनांना बळकटी देण्यासाठी मदत करत आहेत जसे पौष्टिक आहार, दर्जेदार प्राथमिक आरोग्य सेवा, लसीकरण, पोषण पद्धती, अत्यावश्यक पुरवठा, शिक्षण आणि जीवन कौशल्ये, हिंसाचारापासून संरक्षण, शोषण थांबवणे, सुरक्षित आणि समन्याय पाणी पुरवठा, स्वच्छता व स्वच्छता सेवा आणि सुरक्षित व शाश्वत हवामान आणि पर्यावरण इत्यादी. अधिक माहितीकरिता: [www.unicef.org/india/](http://www.unicef.org/india/)

### श्रेय नामावली

सीइड (पर्यावरण शिक्षण केंद्र)	अमर करण, डॉ. संस्कृती मेनन, डॉ. अविनाश मधाळे/ मधाले, कुणाल जैस्वाल, अवधूत अभ्यंकर, बिजयलक्ष्मी बोरपुजारी
राइज इन्फिनिटी फाउंडेशन	दीपाली भगवते, कॅरोन शाइवा, अवनी गुर्जर
युनिसेफ	यूसूफ कबीर, बालाजी व्हरकट, नलिनी यादव, डॉ. मंगेश अरुण गधरी

मिलिंद बारभाई (सार्वजनिक बांधकाम विभाग, पुणे जिल्हा परिषद), शब्बीर शेख (शिक्षण विभाग, पुणे जिल्हा परिषद), रुची वर्मा (हयुमनकाईड)

**अनुवाद:** अपर्णा कुलकर्णी (गोवंडे)

## अनुक्रमणिका

संक्षिप्तरूपे.....	6
प्रस्तावना.....	7
प्रशिक्षण पुस्तिकेबद्दल.....	11
प्रशिक्षण वेळापत्रक .....	13
नोंदणी आणि अहवाल.....	14
सत्र १ - स्वागत, आईस ब्रेकर आणि उद्घाटन.....	15
सत्र २ - का?: लहान मुले आणि किशोरवयीनांच्या रस्ता सुरक्षिततेबद्दल चिंता.....	18
सत्र ३ - रस्त्यावरील रहदारीचे धोके आणि असुरक्षितता .....	23
सत्र ४ - कसे: रस्ता सुरक्षेचा दृष्टीकोन.....	34
सत्र ५ - शाळा परिसरातील रस्ते सुरक्षा आणि प्रतिसादाची अंमलबजावणी.....	45
सत्र ६ - उजळणी .....	62
सत्र ७ - सुरक्षित रस्त्यांसाठी संस्थात्मक भूमिका.....	64
सत्र ८ - कधी?: कृती नियोजन.....	69
सत्र ९ - प्रशिक्षकांची भूमिका आणि मोड्यूल.....	70
सत्र १० - पुढचा टप्पे, अभिप्राय, निष्कर्ष.....	71
संदर्भ साहित्य आणि वेबसाइट्स.....	72
रस्ता सुरक्षा आणि मुले.....	76
सायकलवरील सुरक्षा आणि मुले.....	77
टू व्हीलर रायडर म्हणून मुलांची सुरक्षा.....	79
कारमध्ये मुलांची सुरक्षा .....	81
परिशिष्ट .....	83
नोंदणी पत्रक .....	84
सत्र १ - भावना चक्र.....	85
सत्र ३ - वर्कशीट १: मुले आणि किशोरवयीन मुलांमध्ये रस्त्यावरील ट्रॅफिकच्या दुखापतींसाठी न बदलता येण्याजोगे आणि बदलता येण्याजोगे जोखीम घटक .....	86
सत्र ४ - वर्कशीट २: रस्ता सुरक्षा उपाय .....	88
सत्र ४ - वर्कशीट ३: कायद्यातील रस्ता सुरक्षा.....	90
सत्र ५ - वर्कशीट ४: शाळेभोवतीच्या परिसराची निरीक्षणे.....	92
विद्यार्थ्यांसाठी रस्ता सुरक्षा प्रश्नमंजुषा .....	94
प्रशिक्षकांसाठी उजळणी प्रश्नावली.....	99
फीडबॅक फॉर्म.....	101

## संक्षिप्तरूपे

ADSI	Accidental Deaths and Suicides in India
CEE	Centre for Environment Education
CRS	Child Restraint System
DRSC	District Road Safety Committee
DSTC	District School Transport Committee
EMRI	Emergency Management and Research Institute
FIR	First Information Report
GDCI	Global Design City Initiative
GTS	Global Traffic Solutions
IPC	Indian Penal Code
IRAD	Integrated Road Accident Database
IRC	Indian Road Congress
ITC	Infant, Toddler and Caregiver
ITDP	Institute for Transportation and Development Policy
MoHUA	Ministry of Housing and Urban Affairs
MoRTH	Ministry of Road Transport and Highways
MVA	Motor Vehicles Act 1988
MVAA	Motor Vehicle Amendment Act, 2019
NCRB	National Crime Records Bureau
NHAI	National Highways Authority of India
PCMC	Pimpri Chinchwad Municipal Corporation
PMC	Pune Municipal Corporation
PMPML	Pune Mahanagar Parivahan Mahamandal Limited
PMRDA	Pune Metropolitan Regional Development Authority
PTA	Parents Teachers Association
PWD	Public Works Department
RIF	RISE Infinity Foundation
RISE	Responsible, Inclusive, Sustainable, Eco-System Friendly Values
RSP	Road Safety Patrol
RTO	Road Transport Office
SDMA	State Disaster Management Authority
SDG	Sustainable Development Goals
SMC	School Management Committee
STC	School Transport Committee
STIP	School Transport Improvement Plan
UNICEF	United Nations Children's Fund
USDG	Urban Street Design Guideline
VRU	Vulnerable Road Users
WRI	World Resource Institute
ZP	Zilla Parishad

## प्रस्तावना

रस्त्यावरच्या अपघातात जगभरात सर्वाधिक मृत्यू हे बालके आणि किशोरवयीनांचे होतात. भारतात, देशाच्या एकूण लोकसंख्येच्या ३१% पेक्षा जास्त असणारी बालके आणि किशोरवयीन हा रस्ते वापरकर्त्यांमधील सर्वात मोठा असुरक्षित घटक आहे, म्हणजे, १८ वर्षांपेक्षा कमी वयोगटातील ४४४ दशलक्ष आणि १० ते १९ वर्षे वयोगटातील २५३ दशलक्ष लोकसंख्या (यूनिसेफ, २०२२). राष्ट्रीय गुन्हे अभिलेख विभागाच्या - भारतातील अपघाती मृत्यू आणि आत्महत्या या अहवालानुसार, २०१७ ते २०२१ या कालावधीत भारतातील १८ वर्षाखालील ७७,८२० मुले रस्ते अपघातात मृत्युमुखी पडली. याचा अर्थ, दररोज सुमारे ४० मुलांना त्यांचा जीव गमवावा लागतो. भारतामध्ये, महाराष्ट्रात आणि विशेषतः पुणे जिल्ह्यात रस्ते अपघातात मृत्यूचे प्रमाण खूप जास्त आहे.

*हे मृत्यू टाळता येणे शक्य आहे.*

हे मृत्यू टाळण्यासाठी कमी खर्चाचे आणि सर्वांच्याच फायद्याचे सोपे उपाय उपलब्ध आहेत. परंतु दुर्दैवाने, या उपायांकडे अनेकदा दुर्लक्ष केले जाते. कारण आपले रस्ते हे प्रामुख्याने मोटार वाहतुकीसाठी, वाहन वापरणाऱ्या प्रौढांच्या गरजा पूर्ण करण्यासाठी निर्माण केलेले आहेत. ज्यामध्ये पादचारी, सायकलस्वार, प्रवासी आणि काही वेळा चालक म्हणून या रस्त्यांचा वापर करणाऱ्या मुलांच्या गरजांचा विचार केला गेला नाही.

विशेषतः निम्न आर्थिक गटातील, अपुर्या सोई सुविधा असणाऱ्या वस्त्या, वेगवान रस्त्यावरील वस्त्या यात राहणारी तसेच दिव्यांग बालके अशी सर्व मुले रस्ते अपघातात असुरक्षित आहेत.

मुलांच्या सुरक्षित प्रवासासाठी रस्त्यावरील परिस्थितीत केलेले बदल हे त्यांच्या शारीरिक हालचाली, कार्यक्षम प्रवास, स्वातंत्र्य आणि विकासास चालना देतात. या बदलांमुळे अपघातांची कमी होणारी संख्या आणि त्यामुळे अपंगत्वाच्या प्रमाणात होणारी घट, कमी वाहतूक कोंडी, घटलेले वायू प्रदूषण, आणि चालणे आणि सायकल चालवणे यांच्या वाढलेल्या प्रमाणामुळे असंसर्गजन्य रोगांच्या प्रमाणात कमतरता, या सार्यांमुळे आरोग्य सेवेवरील खर्चात घट असे अनेक व्यापक सामाजिक, आर्थिक आणि पर्यावरणपूरक फायदे होऊ शकतात.

रस्त्यांवर होणाऱ्या दुखापतींचे नियंत्रण हे केवळ वाहतूक व्यवस्थेसमोरचे आव्हान नाही. तर तो मुलांच्या हक्कांचा प्रश्न आहे; जो त्यांच्या आरोग्य, दीर्घायुमान, शिक्षण, संरक्षण आणि एकूणच सहभागिता हक्कांशी तसेच आरोग्य, कल्याण आणि आर्थिक विकास यावर प्रभावी परिणाम करणाऱ्या जागतिक विकासाच्या आव्हानांशी जोडला गेलेला आहे.



## सुरक्षित रस्ते - जागतिक आणि राष्ट्रीय बांधिलकी / वचनबद्धता

संयुक्त राष्ट्रांच्या आमसभेने २०२१ - २०३० हे "रस्ता सुरक्षेसाठी कृतीचे दुसरे दशक" म्हणून घोषित केले आहे. याचा मुख्य उद्देश २०३० पर्यंत रस्ता सुरक्षेत सुधारणा करून रस्ते अपघातातील मृत्यू आणि जखमींची संख्या किमान ५०% नी कमी करणे हा आहे. भारतही या उद्देशासाठी वचनबद्ध आहे.<sup>1</sup>



शाश्वत विकास उद्दिष्टांमध्ये (SDGs) देखील रस्ता सुरक्षेचा उल्लेख केलेला आहे.

### 3 GOOD HEALTH AND WELL-BEING



शाश्वत विकास उद्दिष्ट ३ "निरोगी जीवनाची सुनिश्चिती आणि सर्वांची सुस्थिती" हे आहे. यातील लक्ष्य ३.६ हे "२०३० पर्यंत रस्ते अपघातातील मृत्यू आणि जखमींची संख्या निम्मी करणे" हे आहे.

### 11 SUSTAINABLE CITIES AND COMMUNITIES



शाश्वत विकास उद्दिष्ट ११, "शहरे आणि मानवी वसाहतींना सर्वसमावेशक, सुरक्षित, संवेदनक्षम आणि शाश्वत बनवणे" हे आहे. यातील लक्ष्य ११.२ म्हणजे "२०३० पर्यंत सर्वांसाठी सुरक्षित, परवडणारी, सुकर आणि शाश्वत वाहतूक प्रणाली प्रदान करणे, विशेषतः सार्वजनिक वाहतुकीचा योग्य विस्तार करून, असुरक्षित परिस्थितीत असलेल्या, महिला, मुले, दिव्यांग आणि वृद्ध व्यक्तींच्या गरजांकडे विशेष लक्ष देऊन रस्ते सुरक्षा सुधारणे" हे आहे.

<sup>1</sup> रस्ते वाहतूक आणि महामार्ग मंत्रालयाचा "भारतातील रस्ते अपघात-२०२२" वरील वार्षिक अहवाल



## रस्ता सुरक्षिततेसाठी दृष्टिकोन

रस्ते सुरक्षाविषयीची कृती ही ज्यामध्ये अभियांत्रिकी, कायद्याची अंमलबजावणी आणि शिक्षण यांचा एकत्रित विचार केला आहे असा एकात्मिक सुरक्षित प्रणाली दृष्टिकोन समोर ठेऊन विकसित आणि अंमलबजावणी केलेल्या उपाययोजना यावर केंद्रित असावी रस्ता सुरक्षा प्रणालीचा वापर 'मानवी चुकांना गृहीत धरून असुरक्षित रस्ता वापरकर्त्यांचे संरक्षण होईल अशा पद्धतीने रस्त्यांची आखणी आणि वापर व्हावा' यावर केंद्रित असतो.

रस्ता सुरक्षा प्रणालीच्या बळकटीकरणासाठी आणि प्रभावी परिणामासाठी, विविध क्षेत्रातील सर्व घटक आराखडा आणि अंमलबजावणी सह एकमेकांशी जोडलेले असणे आवश्यक आहे. सहयोगी कृतीसाठी शासनप्रणाली, नागरी समाज, देणगीदार, खाजगी क्षेत्र आणि संयुक्त राष्ट्रांच्या संस्था यांची वचनबद्धता आवश्यक आहे.

गतीशीलतेचा पुनर्विचार	सुरक्षा / सुरक्षित प्रणाली
<p>रस्त्यांवरील अपघाती मृत्यू आणि जखमींचे प्रमाण निम्म्याने कमी करण्यासाठी, रस्ता सुरक्षेसाठीच्या दशकाच्या अनुषंगाने "गतीशीलतेचा पुनर्विचार" करण्याची आवश्यकता आहे. सर्वांसाठी उत्तम, सुरक्षित, सुकर, कार्यक्षम आणि शाश्वत वाहतूक व्यवस्था तयार करण्यासाठी गतिशीलतेचा पुनर्विचार करणे हे जागतिक प्राधान्य आहे.</p> <p>सुरक्षित, परवडणारे, सुकर पदपथ, सायकलपाथ आणि सार्वजनिक वाहतूक व्यवस्था मोठ्या प्रमाणात रस्ता सुरक्षा मजबूत करतात हे जागतिक स्तरावर सर्वमान्य आहे.</p> <p>खाजगी वाहनांनी कमी प्रवास केल्याने पादचारी, सायकलस्वार तसेच वाहनचालकांना होणारा धोका (मोठ्या प्रमाणात) कमी होऊ शकतो.</p>	<p>सुरक्षित प्रणालीचा ही तीन तत्वांवर आधारित आहे, त्या म्हणजे - लोक चुका करतात, लोक सहजपणे नियमभंग करतात आणि प्रणाली क्षमाशील असावी. जागतिक स्तरावर मान्य असलेल्या सुरक्षित प्रणाली दृष्टिकोन हा आपल्या चालक आणि रस्ता वापरकर्त्यांना दोष देण्या कडून सुरक्षित प्रणालीची रचना आणि अंमलबजावणी करण्याकडे नेतो.</p> <p>सुरक्षित प्रणालीमध्ये 'सुरक्षित वापरकर्ते', 'सुरक्षित वाहने', 'सुरक्षित वेग', 'सुरक्षित रस्ते आणि गतिशीलता आणि 'आपत्कालीन प्रतिसाद' यांचा समावेश होतो. सुरक्षित प्रणालीचे गुणधर्म म्हणजे उत्तम नेतृत्व, कायदा, प्रचार, लक्ष्य ठरवणे, निधी, निरीक्षण आणि मूल्यमापन यांचे समन्वय, संशोधन व विकास, आणि ज्ञान हस्तांतरण.</p>



## लहान मुले आणि तरुणांसाठी रस्ता सुरक्षा

सुरक्षित वापरकर्त्यांसाठी वर्तणुकीशी संबंधित जोखीम घटक, सुरक्षित रस्त्यांसाठी पायाभूत सुविधा आणि वातावरण, सुरक्षित वाहन मानके आणि अपघाताच्या प्रसंगी आपत्कालीन प्रतिसाद सेवा आणि अपघातानंतरची काळजी हे रस्ते वापरकर्ते म्हणून मुलांच्या आणि तरुणांच्या सुरक्षिततेसाठी तितकेच संबंधित आहेत.

रस्ता सुरक्षेतील वर्तणुकीशी संबंधित जोखमीचे मुख्य घटक म्हणजे वेग, हेल्मेटचा वापर, सीट बेल्ट (लावणे), बाल प्रतिबंध प्रणाली (चाइल्ड रिस्ट्रेंट सिस्टीम - CRS), नशा करून / दारू पिऊन गाडी चालवणे, लक्ष विचलित असताना आणि धोकादायक पद्धतीने गाडी चालवणे, किशोरवयीनांच्या बाबतीत अल्पवयात गाडी चालवणे, आणि अवास्तव जोखीम घेऊन गाडी चालवण्याची वृत्ती, आणि सिस्टीमची रचना आणि व्यवस्थापन यांमुळे हे अधिक प्रभावित होऊ शकते.

### सहाय्यक राष्ट्रीय धोरणे आणि कार्यक्रम

रस्ता सुरक्षेला बळकटी देण्यासाठी भारत सरकारने अनेक उपाययोजना केल्या आहेत, जसे

1. मोटार वाहन सुधारणा कायदा २०१९, जो रस्ता सुरक्षेची संबंधित विविध तरतुदी असलेला कायदा आहे.
2. राष्ट्रीय शहरी वाहतूक धोरण (नॅशनल अर्बन ट्रान्सपोर्ट पॉलिसी), जे शाश्वत शहरी वाहतुकीला प्रोत्साहन देते, ज्यात सुधारित रस्त्यांची रचना आणि सार्वजनिक बस प्रणाली यांचा समावेश आहे.
3. गृहनिर्माण आणि शहरी कार्य मंत्रालयाचे, सायकल चॅलेंज आणि सर्वांसाठी वाहतूक यासारखे कार्यक्रम.
4. राष्ट्रीय आरोग्य अभियान किंवा आयुष्मान भारत अंतर्गत शालेय आरोग्य आणि स्वास्थ्य कार्यक्रमांतर्गत देखील रस्ता सुरक्षेवर भर देण्यात आला आहे.
5. वार्षिक तसेच वारंवार राबवण्यात येणारे रस्ता सुरक्षा जागरूकता सप्ताह/महिना.

### स्थानिक पातळीवर अंमलबजावणी ही गुरुकिल्ली

रस्ता सुरक्षा उपायांची अंमलबजावणी स्थानिक पातळीवर होते आणि त्यात विविध भागधारकांच्या सहभागाची आवश्यकता असते.

पुण्यात, जिल्हाधिकार्यांच्या अध्यक्षतेखालील जिल्हा रस्ता सुरक्षा समितीने, रस्ता सुरक्षेची राष्ट्रीय वचनबद्धता स्वीकारली आहे आणि २०३० पर्यंत, जिल्ह्यातील रस्ते अपघातातील मृत्यूचे प्रमाण निम्मे करण्याचे उद्दिष्ट ठेवले आहे. जिल्हा शालेय परिवहन समिती, मुलांच्या शाळेपर्यंतच्या सुरक्षित आणि पर्यावरण स्नेही प्रवासासाठी एक मध्यम आणि दीर्घकालीन कार्यक्रम स्वीकारणार आहे.

पुणे जिल्ह्यात, प्रायोगिक तत्वावर राबविल्या जाणाऱ्या शालेय रस्ता सुरक्षा कार्यक्रमाचे उद्दिष्ट:

- लहान मुले आणि तरुणांना केंद्रस्थानी ठेवून त्या अनुरूप हस्तक्षेप / उपाययोजना.
- विद्यार्थ्यांची रस्ता सुरक्षिततेबद्दलची समज, अभ्यासक्रमाच्या माध्यमातून बळकट करणे.
- रस्ता सुरक्षा कार्यक्रम राष्ट्रीय शैक्षणिक धोरणाशी सुसंगत आहे.
- रस्ता सुरक्षा कार्यक्रम आयुष्मान भारत योजनेशी सुसंगत आहे.

या सर्व बाबींची पूर्तता करण्यासाठी संबंधित सर्व संस्था आणि विभागांद्वारे लक्ष्यकेंद्री दृष्टीकोन आवश्यक आहे.

त्यानुसार हे मॉड्यूल, स्थानिक सरकारी अधिकारी आणि भागधारकांसाठी आहे ज्यांची 'लहान मुले आणि तरुणांसाठी रस्ता सुरक्षा (प्रणाली)' मजबूत करण्यासाठी महत्वाची भूमिका असणार आहे.

## प्रशिक्षण पुस्तिकेबद्दल

पुणे जिल्हा रस्ता सुरक्षा समितीच्या माध्यमातून पुणे जिल्हा प्रशासन, पुणे महानगरपालिका आणि पिंपरी चिंचवड महानगरपालिकेतील अधिकाऱ्यांसाठी (कॅस्केडिंग किंवा उतरंडीप्रमाणे) प्रशिक्षण कार्यक्रम आयोजित केले जात आहे.

### हे मॉड्यूल कोणासाठी आहे?

हे मॉड्यूल शिक्षण विभाग (सर्व शिक्षक आणि शाळा प्राधिकरणांसह), रस्ते विभाग, सार्वजनिक बांधकाम विभाग, आरोग्य विभाग, वाहतूक पोलीस, रस्ते वाहतूक प्राधिकरण, जन माहिती अधिकारी, नियोजन प्राधिकरण, पुणे महानगर प्रादेशिक विकास प्राधिकरण आणि सार्वजनिक वाहतूक सेवा पुरवणाऱ्या पुणे महानगर परिवहन महामंडळ मर्यादित यांच्या तज्ज्ञ / प्रवीण प्रशिक्षकांसाठी आहे, ज्यांची लहान मुले आणि किशोरावयीनांसाठी रस्ता सुरक्षा प्रणाली सुधारण्यात महत्त्वाची भूमिका आहे.

### मॉड्यूलचा उद्देश

या मॉड्यूलचा उद्देश स्थानिक शासकीय विभाग आणि विविध भागधारकांना खालील मुद्द्यांसाठी मदत करणे हा आहे:

- स्थानिक स्तरावर, लहान मुले आणि किशोरावयीनांमध्ये, रस्ता रहदारीच्या अपघाताचे प्रमाण, परिणाम आणि जोखीम या घटकांबद्दल जागरूकता वाढवणे.
- लहान मुले आणि किशोरावयीनांमध्ये होणाऱ्या रस्त्यावरील रहदारीच्या दुखापतींच्या प्रतिबंधकतेकडे लक्ष वेधणे तसेच पुराव्याने सिद्ध झालेल्या हस्तक्षेपांविषयी माहिती देणे.
- लहान मुले आणि तरुणांसाठी रस्ता सुरक्षा प्रणालीचे नियोजन, अंमलबजावणी आणि निरीक्षणासाठी मदत आणि मार्गदर्शन प्रदान करणे.
- मूल्य-आधारित दृष्टीकोनातून रस्ता सुरक्षेच्या दिशेने सामाजिक वर्तणूक बदलासाठी पोषक वातावरण तयार करणे

हे मॉड्यूल मार्गदर्शक कार्यक्रम (ओरिएंटेशन प्रोग्राम) आयोजित करण्यासाठी संसाधन साहित्य म्हणून विकसित केले गेले आहे, ते विशेषतः खालील घटकांना संबोधित करते:

- आपण लहान मुले आणि किशोरावयीनांसाठी रस्ता सुरक्षेची काळजी का बाळगावी?
- विशेषत्वाने लहान मुले आणि किशोरावयीनांच्या मानसिक आणि शारीरिक विकासासाठी सद्य परिस्थिती बदलण्याच्या आपल्या प्रयत्नांमध्ये महत्त्वाचे मुद्दे कोणते असावेत.
- सुरक्षा प्रणाली संकल्पनेचा वापर करून, शाळांच्या परिसरातील रस्त्यांच्या जोखमीचा ताळेबंद मांडून, शाळेच्या आसपास सुरक्षित विभाग (झोन) तयार करून आणि विशेषत्वाने चालणे, सायकलिंग आणि सार्वजनिक वाहतूक व्यवस्थेचा वापर करून मुलांसाठीच्या सुरक्षित आणि पर्यावरण स्नेही प्रवासाला सक्षम करून आपण रस्ता सुरक्षितता कशी मजबूत करू शकतो.
- लहान मुले आणि किशोरावयीनांसाठी रस्ता सुरक्षा मजबूत करण्यात कोणाचा सहभाग असावा: रस्ता सुरक्षा मजबूत करण्यासाठी शिक्षण विभाग, रस्ते विभाग, आरोग्य विभाग, वाहतूक पोलीस विभाग, आणि जिल्हा रस्ता सुरक्षा समिती यांची संस्थात्मक भूमिका काय असावी; इतर जोखीम कमी करण्यासाठी, वर्तन आणि रस्ता सुरक्षेसाठी कारवाई करण्यासाठी आणि सहकार्य करण्यासाठी विविध व्यक्ती आणि संस्थांमध्ये जबाबदारी कशी निर्माण करावी.
- मॉड्यूलमध्ये दिलेल्या रस्ते सुरक्षा उपायांसाठी कृती नियोजन एकत्रित करून, रस्ता सुरक्षा सुधारणा कधी राबविल्या जाऊ शकतात.

यामध्ये सुरक्षित शाळा क्षेत्र (झोन), पर्यावरण स्नेही शालेय वाहतूक व्यवस्थापन निर्माण करणे आणि अंमलबजावणी करणे, आणि विशेषतः शालेय परिवहन समित्यांच्या माध्यमातून समुदाय जागरूकता आणि सहभागास प्रोत्साहन देण्यासाठी शासनाचे विविध विभागातील अधिकारी आणि इतर भागधारकांच्या अभिमुखतेवर (Orientation) भर दिला गेला आहे.

## सत्र योजना

वेळ: १२ ते १४ तास

दृष्टिकोन:

- स्लाईड शो, चित्रफिती (व्हिडिओ), आणि अनेक उपक्रमांचा वापर करून परस्परसंवादी सत्र
- क्षेत्र अनुभव

## एकूण सत्र: दहा

### दिवस पहिला

1. स्वागत / ओळख, आइस ब्रेकर, प्रशिक्षणाची गरज (संदर्भ) आणि उद्घाटन
2. का: लहान मुले आणि किशोरवयीनांच्या रस्ता सुरक्षिततेबद्दल चिंता का करायची?
3. काय: रस्ता वापरणाऱ्या लहान मुले आणि किशोरवयीनांची रस्ते वाहतुकीतील जोखीम आणि असुरक्षितता काय आहे?
4. कसे: रस्ता सुरक्षेसाठी दृष्टीकोन कसा असावा?
5. शाळा क्षेत्राची व्यवहारिकता, प्रथम प्रतिसादकर्ता आणि प्रथमोपचार यासारख्या उपायांचे प्रात्यक्षिक

### दिवस दुसरा

6. पहिल्या दिवसाचा मागोवा आणि अभिप्राय
7. कोण: लहान मुले आणि किशोरवयीन मुलांसाठी रस्ते अधिक सुरक्षित कोण करेल? - संस्थात्मक भूमिका
8. प्रशिक्षकांच्या मॉड्यूलबाबत चर्चा
9. कधी: संस्थाद्वारे कृती नियोजन
10. नियोजनातील पुढील टप्पे, अभिप्राय आणि निष्कर्ष

कार्यक्रमाचे वेळापत्रक सोबत दिलेले आहे

### आवश्यक साहित्य

- प्रोजेक्टर आणि ध्वनीक्षेपक यंत्रणा
- चार्ट पेपर आणि मार्कर पेन
- प्रशिक्षणार्थींसाठी /सहभागींसाठी लेखन साहित्य
- या मॉड्यूलमध्ये समाविष्ट पत्रके / हँडआउट्सच्या प्रती, कार्यपत्रके, सादरीकरण / स्लाईड डेक हे सर्व साहित्य या QR कोडद्वारे तसेच खाली दिलेल्या लिंकवर ऑनलाइन उपलब्ध आहेत



<http://tinyurl.com/PuneChildRS-training>

## प्रशिक्षण वेळापत्रक

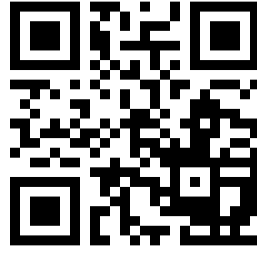
दिवस पहिला		
३० मिनिट	नाव नोंदणी	स्वागत कक्ष
४५ मिनिट	१. स्वागत, आइस ब्रेकर प्रशिक्षणाची गरज (संदर्भ) आणि उद्घाटन	उपक्रम, चर्चा
३० मिनिट	२. लहान मुले आणि किशोरवयीनांच्या रस्ता सुरक्षिततेबद्दल चिंता का करायची? <ul style="list-style-type: none"> <li>सद्यस्थिती</li> <li>भारताची वचनबद्धता</li> <li>पुणे व्हिजन / पुण्याचे उद्दिष्ट्य</li> </ul>	अनुभव कथन आणि सादरीकरण
४५ मिनिट	३. रस्त्यावरील वाहतूक जोखीम आणि असुरक्षितता काय आहे? रस्ता वापरणारे लहान मुले आणि तरुण, असुरक्षित का आहेत? <ul style="list-style-type: none"> <li>जोखीम घटकांचे स्वरूप – बदलता येण्याजोगे आणि न बदलता येण्याजोगे</li> </ul>	सादरीकरण आणि उपक्रम <ul style="list-style-type: none"> <li>आलेखांचे विश्लेषण</li> <li>जोखीम घटकांविषयी कार्यपत्रक</li> </ul>
३० मिनिट	चहापान	
६० मिनिट	४. रस्ता सुरक्षेसाठी दृष्टीकोन कसा असावा? <ul style="list-style-type: none"> <li>सुरक्षित प्रणालीचा दृष्टीकोन</li> <li>कायदे आणि मार्गदर्शक तत्वांमधील रस्ता सुरक्षेसाठी च्या तरतुदी विशेषतः लहान मुले आणि किशोरवयीनांसाठी</li> </ul>	सादरीकरण आणि चित्रफिती, कायदेशीर तरतुदी आणि सुरक्षा उपायांचा प्रभावीपणा याबाबत कार्यपत्रक / गटकार्य
६० मिनिट	जेवण	
१२० मिनिटे	५. शाळा क्षेत्राची व्यवहारिकता, प्रथम प्रतिसादकर्ता आणि प्रथमोपचार यासारख्या उपायांचे प्रात्यक्षिक	सादरीकरण आणि चर्चा प्रत्यक्ष क्षेत्रभेटीवेळी चर्चा
दिवस दुसरा		
३० मिनिट	६. पहिल्या दिवसाचा मागोवा आणि अभिप्राय	
९० मिनिट	७. लहान मुले आणि किशोरवयीन मुलांसाठी रस्ते सुरक्षित करण्यासाठी संस्थात्मक भूमिका	गट कार्य आणि अनुषंगिक चर्चा
३० मिनिट	चहापान	
६० मिनिट	८. कधी: संस्थाद्वारे कृती नियोजन	गट कार्य
६० मिनिट	जेवण	
६० मिनिट	९. प्रशिक्षकांच्या मॉड्यूलबाबत चर्चा <ul style="list-style-type: none"> <li>प्रशिक्षकांच्या मॉड्यूलचा उपयोग</li> <li>संसाधनांबाबत सूचना आणि अभिप्राय</li> </ul>	अनुषंगिक चर्चा
४५ मिनिट	१०. पुढील (नियोजन) टप्पे, अभिप्राय आणि निष्कर्ष	आयोजकांद्वारे संचालित
	चहापान	

## नोंदणी आणि अहवाल

तज्ज्ञ / प्रवीण प्रशिक्षकांचे प्रशिक्षण आणि कॅस्केडिंग प्रशिक्षण यासाठी लागणारे नोंदणी पत्रक हे सोबत दिलेल्या परिशिष्टमध्ये तसेच डाउनलोड करण्यासाठी (लिंकवर) ऑनलाइन फोल्डरमध्ये उपलब्ध आहे.

तज्ज्ञ / प्रवीण प्रशिक्षकांद्वारे आयोजित कॅस्केडिंग प्रशिक्षण कार्यक्रमांचे अहवाल [ceeurban@ceeindia.org](mailto:ceeurban@ceeindia.org) या ईमेलवर शेअर केले जावेत. तसेच हे गुगल ड्राइव वरील 'PUNE Child & ADOLESCENTS ROAD SAFETY' फोल्डरमधील, "Training Reports" नावाच्या उप-फोल्डरमध्ये, खालील लिंकवर किंवा QR कोडवर देखील अपलोड केले जाऊ शकतात.

<https://tinyurl.com/PuneChildRS>



### अहवाल पाठवण्याची / शेअर करण्याची प्रक्रिया

1. वरील प्रशिक्षण अहवाल या फोल्डरमध्ये एक स्वतंत्र फोल्डर तयार करा
2. यानंतर त्या फोल्डरला प्रशिक्षण, ठिकाण आणि तारखेनुसार योग्य नाव द्या
3. प्रशिक्षणातील प्रशिक्षणार्थी /सहभागींची यादी, प्रशिक्षण छायाचित्रे, व्हिडिओ आणि इतर संबंधित सर्व माहिती, कागदपत्रे, अहवाल अपलोड करा.
4. कागदपत्रे स्कॅन करून शेअर करू नका, त्याऐवजी कागदपत्रांची पीडीएफ फाइल तयार करून शेअर करा.
5. प्रशिक्षण अहवाल, छायाचित्र / कागदपत्र असलेली लिंक आणि फोल्डरचे नाव यासह सर्व माहिती [ceeurban@ceeindia.org](mailto:ceeurban@ceeindia.org) या ईमेल आयडीवर ईमेल करा. ईमेलमध्ये प्रशिक्षणाचे नाव, ठिकाण आणि तारीख यासारखे मुख्य तपशील द्या.
6. तुम्ही तुमच्या Google Drive वर प्रशिक्षण अहवाल अपलोड करू शकता आणि त्याची लिंक किंवा शॉर्टकट देखील पाठवू / शेअर करू शकता.

## सत्र १ - स्वागत, आइस ब्रेकर आणि उद्घाटन

### सत्राचा उद्देश

1. प्रशिक्षणाकरिता सौहार्दपूर्ण, स्वागतार्ह आणि आशादायक वातावरण तयार करणे
2. प्रशिक्षणाचा संदर्भ आणि त्याचे महत्त्व सांगा / विषद करणे
3. प्रशिक्षणातील मुख्य विषयांकडे प्रशिक्षणार्थी/ सहभागी यांचे लक्ष वेधून घ्या/ घेण्यास मदतकरणे.
4. रस्ता सुरक्षा समस्यांबद्दल अधिक जबाबदार होण्यासाठी मालकीहक्क / जाणीव तयार करणे.

### प्रशिक्षण तयारी आणि साहित्य

- आइसब्रेकर साठी रेखाचित्रे; व्हील ऑफ इमोशन चार्ट (भावनाचक्र)
- आइसब्रेकर प्रश्नावली
- मुख्य वक्त्याला बोलण्यासाठी मुद्दे

### सत्र योजना

उपलब्ध वेळेनुसार तुम्ही सत्रातील आइस ब्रेकर आणि प्रास्ताविक / उद्घाटन याचा क्रम आणि कालावधी, प्रशिक्षणार्थी आणि संसाधन व्यक्तींचे आगमन यानुसार कमी जास्त करू शकता.

### आइस ब्रेकर = २० ते ३० मिनिट

**उद्देश:** प्रशिक्षणार्थीना / सहभागींना सहजतेने प्रशिक्षणाच्या विषयाशी जुळवून घेण्यात मदत करणे.

1. प्रशिक्षणार्थीना लहान गटांमध्ये बसण्यास सांगा, त्यानंतर त्यांना विचार करण्यासाठी काही क्षण डोळे बंद करण्यास सांगा
  - a. बालपणातील स्वतंत्र प्रवासाचा पहिला अनुभव आणि या त्यांच्या अनुभवांबद्दल त्यांच्या मनात निर्माण झालेली भावना (परिशिष्टात दिलेल्या) व्हील ऑफ इमोशन चार्ट (भावनाचक्र) ह्यावर दर्शविण्यास सांगा किंवा शहरातील/परिसरातील कोणते रस्ते सर्वात जास्त आवडतात आणि का?;
2. त्यांच्या गटांमध्ये याबद्दल चर्चा करण्यास व शेअर करण्यास सांगा आणि ५ ते ७ मिनिटांनंतर, वेगवेगळ्या गटांना ते सर्व सहभागींसोबत सादर करण्यास सांगा.

हे लक्षात घ्यावयास हवे की रस्त्यावरील वातावरण बहुतेक लोकांसाठी, विशेषतः शहरांमध्ये, घराबाहेरच्या दैनंदिन अनुभवाचा भाग आहे. रस्त्याची रचना आणि रहदारीचे व्यवस्थापन. यानुसार हा अनुभव भीती, त्रास, राग किंवा थकवा यासारख्या नकारात्मक भावना निर्माण करू शकतो. तर दुसरीकडे, उत्तमप्रकारचे रस्त्यांचे डिझाईन आणि व्यवस्थापन हे स्वातंत्र्य, प्रवासाचे कौशल्य, सामाजिक देवाण-घेवाण, बाह्यजगाबद्दल आवड आणि शारीरिक आणि मानसिक कल्याण यांना प्रोत्साहन देऊ शकते. आपल्याला आपल्या शहरात कोणत्या प्रकारचे रस्ते पाहायला आवडेल?

3. प्रशिक्षणार्थींच्या जोड्यांमध्ये, दिलेल्या फोटोंना मथळे द्यायला सांगा किंवा दिलेल्या मथळ्यांसाठी रेखाचित्रे तयार करण्यास सांगा.
4. एक प्रश्नमंजुषा आयोजित करा आणि योग्य उत्तर देणाऱ्यांसाठी लहानसे बक्षीस (उदा. मिंट्स, चिक्की किंवा टॉफी) द्या आणि त्या उत्तराचे स्पष्टीकरण द्या.
5. आपल्या स्वतःच्या जीवनात रस्ता सुरक्षेच्या प्रासंगिकतेबद्दल जागरूकता निर्माण करण्यासाठी उपयुक्त असलेल्या RISE / (राईज) मूल्याची ओळख करून द्या. रस्त्यावर असताना अपघात टाळण्यासाठी किंवा जोखीम कमी करण्यासाठी मला काय करावे लागेल?

## स्वागत = ५ मिनिट

उद्देश: प्रशिक्षणासाठी मैत्रीपूर्ण, स्वागतार्ह आणि आशादायी वातावरण तयार करणे.

- तुमचा स्वतःचा आणि आयोजक संस्थांचा परिचय करून द्या.
- सर्व सहभागींचे स्वागत करा आणि रस्ता वापरकर्ते म्हणून मुलांच्या आणि किशोरवयीनांच्या सुरक्षिततेविषयीच्या प्रशिक्षणासाठी वेळ दिल्याबद्दल त्यांचे आभार माना.
- प्रशिक्षण कार्यक्रमाच्या वेळापत्रकाची थोडक्यात ओळख करून द्या, आणि या कार्यक्रमांमध्ये मुलांसाठी रस्ता सुरक्षा का, काय, कशी, तसेच कोण करेल आणि रस्ता सुरक्षा सुधारण्यासाठी विविध विभागांची भूमिका यांचा समावेश असेल, हे सांगा.
- दुसऱ्या दिवसाची वेळ आणि क्षेत्र भेट तसेच त्यासाठीची वाहतूक व्यवस्था याबद्दल माहिती द्या.
- व्यवस्थेबद्दलची (उदा. पिण्याचे पाणी, शौचालय, चहा आणि जेवणाची व्यवस्था) सर्व माहिती द्या.
- प्रत्येकाला त्यांची उपस्थिती नोंदवण्याची आठवण करून द्या.
- मुख्य भाषण देणाऱ्या तज्ञ व्यक्ती किंवा अतिथींचा परिचय करून द्या.
- प्रत्येकाला आजचा दिवस शिकण्यासाठी, सर्वासोबत शेअर करण्यासाठी चांगला जावो, यासाठी शुभेच्छा द्या. आणि रस्ता सुरक्षा सुधारण्यात मदत करण्यासाठी त्यांची भूमिका बजावत असल्याबद्दल त्यांचे आभार माना.

## उद्घाटन किंवा मुख्य भाषण = ५ ते १० मिनिटे (पुढील पानांवर बोलण्याचे मुद्दे पहा)

### आइस ब्रेकर

पहिल्या सत्राच्या सादरीकरणासाठी या स्लाइड्स वापरा

### व्हील ऑफ इमोशन / भावना चक्र वापरण्यासाठी सूचना

1. तुम्हाला कसे वाटते याबद्दल सर्वात जवळची भावना ओळखा - व्हील ऑफ इमोशनमध्ये/ भावना चक्रात केंद्राच्या जवळच्या भावना अधिक तीव्र आहेत, मधल्या भागात मूळ भावना आहेत आणि केंद्रापासून सर्वात दूर असलेल्या भावना या सौम्य प्रकारच्या आहेत. या क्षणी तुम्हाला कसे वाटते याचे सर्वोत्तम वर्णन करणारी, तुमच्या जाणीवेच्या अगदी जवळ जाणारी भावना शोधण्याचा प्रयत्न करा.
2. भावनांना कशामुळे चालना मिळते (ती ट्रिगर होते) ते शोधण्याचा प्रयत्न करा - भावना सहसा अचानक कोठूनही उद्भवत नाहीत, त्यामागे काहीतरी चालना असते; ज्यामुळे तुम्हाला विशिष्ट जाणीव निर्माण होत असते. बऱ्याचदा, यामागे एकच साधी घटना / प्रसंग असेल असे नाही. परंतु इतर वेळी, एखाद्या विशिष्ट भावनेमागची चालना / ट्रिगर शोधणे सोपे असू शकते.
3. संदर्भाचे विश्लेषण - तुमच्या लक्षात येईल की तुम्ही ओळखलेल्या काही भावना या त्यांच्याशी संलग्न इतर भावनांसाठी कारणीभूत ठरू शकतात. उदाहरणार्थ, जर तुमच्याकडे पर्यावरणाच्या सानिध्यातील, झाडे आणि फुलांनी बहरलेला पादचारी पथ / फूटपाथ असेल तर तुम्हाला प्रसन्नता, समाधान, आनंद आणि आत्मविश्वास यासारख्या भावनांचा अनुभव येऊ शकतो. त्याऐवजी, वेगवान रहदारी आणि गोंगाट असेल तर भीती, चिंता, तिरस्कार / अनादर अशा भावना निर्माण होऊ शकतात.
4. बदल करा किंवा कृती करा: जेव्हा तुम्ही तुमच्या भावना, आणि त्यांना चालना देणाऱ्या गोष्टी ओळखायला लागता तेव्हा तुम्हाला कोणती सकारात्मक पाऊले उचलायला हवी / कोणत्या गोष्टी करायला हव्या ते समजते. थोडक्यात, तुमच्या भावनांच्या आणि अनुभवांच्या आधाराने तुम्ही परिस्थितीला कसे बदलायचे / सामोरे जायचे त्याचे विविध पर्याय शोधू शकता.

(भावनाचक्राच्या आधारे तुमच्या भावना कशा समजून घ्याल या सायकसेंट्रल (यू.डी.) यांच्या

<https://psychcentral.com/health/emotion-wheel#how-to-use-it> या संकेत स्थळावरून रूपांतरित)



## मुख्य भाषणासाठी मुद्दे किंवा संदर्भ मांडणीसाठी मुद्दे

- आपण या ठिकाणी, रस्ता वापरकर्ते म्हणून लहान मुलांच्या आणि तरुणांच्या सुरक्षेची संबंधित असलेल्या अत्यंत संवेदनशील समस्येचे निराकरण करण्यासाठी कसे योगदान देऊ शकतो हे समजून घेण्यासाठी एकत्र आलो आहोत. ही समस्या केवळ सरकारी कर्मचारी म्हणून नव्हे तर मानवी समाज म्हणून आपल्या सर्वांच्याच दृष्टीने अत्यंत महत्वाची आहे.
- वाहने वापरणाऱ्यांचे प्रमाण युरोप किंवा यूएसए इतके जास्त नसले तरी जगातील रस्ते अपघातात मृत्युमुखी पडणाऱ्यांचे प्रमाण जास्त असणाऱ्या देशांमध्ये भारताचा समावेश होतो. भारतात, महाराष्ट्र आणि पुणे जिल्ह्यात रस्ते अपघातात मृत्यूचे प्रमाण खूप जास्त आहे.
- समाज म्हणून होणारे हे नुकसान, निश्चितच स्वीकारण्यायोग्य नाही.
- तथापि, दोन अतिशय महत्त्वाचे मुद्दे या प्रशिक्षणाच्या केंद्रस्थानी आहेत:
  - a. हे मृत्यू टाळता येण्यासारखे आहेत.
  - b. मुलांच्या सुरक्षिततेसाठी, त्यांच्या सुरक्षित प्रवासासाठी योग्य ती परिस्थिती निर्माण करण्यासाठी आपण प्रौढ म्हणून जबादार आहोत.
- ही परिस्थिती बदलणे तसेच रस्ते वाहतूक व्यवस्था, रचना आणि व्यवस्थापन सर्वांसाठी सुरक्षित करणे, हे सरकारच्या विविध शाखा म्हणून आणि जिल्हा रस्ता सुरक्षा समितीचे सदस्य म्हणून आपले काम आहे.
- विशेषतः मुलांच्या बाबतीत आपल्याला दृष्टिकोन बदलावा लागेल. बऱ्याचदा आपला कल मुलांना सुरक्षितपणे चालायला शिकवणे, सुरक्षितपणे रस्ता ओलांडणे आणि वाहतूक नियंत्रण दिवे / ट्रॅफिक चिन्हे शिकवण्याकडे असतो, हे चुकीचे नाही. पण फक्त ते ही पुरेसे नाही. तसेच, रस्त्यावर असलेल्या असुरक्षित परिस्थितीमुळे आपल्याला मुलांना स्वतंत्रपणे प्रवास करू देण्याची भीती वाटते. त्यामुळे आपण मुलांना, त्यांच्या विकासासाठी आवश्यक असलेली, सामाजिक तसेच प्रवासकौशल्ये विकसित करण्याच्या संधीपासून वंचित ठेवतो.
- आपण प्रौढ म्हणून मुलांना फक्त वर्गात 'सुरक्षित कसे राहायचे' हे शिकवून चालणार नाही तर एकंदर भौतिक परिस्थिती आणि वातावरण त्यांना चालण्याफिरण्यासाठी सुरक्षित असेल असे बनवायला हवे. शिवाय, आपण मुलांना त्यांच्याकडून शाळेच्या प्रवासाचा अनुभव समजून घेण्यात सहभागी करून घेऊ शकतो आणि त्यादरम्यान त्यांना येणाऱ्या अडचणी आणि धोके दूर करू शकतो.
- या कार्यशाळेत, दृष्टीकोनातील हा बदल का आवश्यक आहे आणि रस्ता सुरक्षा सुनिश्चित करण्यासाठी सरकारी विभागांना त्यांच्या स्वतःच्या कार्यामध्ये आणि प्रक्रियेत कोणते वर्तन बदल करावे लागतील याबाबत अधिक तपशीलवार चर्चा केली जाईल.
- या प्रशिक्षणाचा उद्देश :
  - a. रस्ता सुरक्षेसंबंधी चिंता/अडचणी समजून घेणे.
  - b. भारत सरकार आणि पुणे जिल्हा रस्ता सुरक्षा समितीची 'रस्ता सुरक्षा सुधारण्यासाठी वचनबद्धता' जाणून घेणे.
  - c. लहान मुले आणि किशोरवयीन मुलांच्या रस्ता सुरक्षिततेसाठी, पुणे जिल्हा आणि पुण्यातील स्थानिक स्वराज्य संस्थांच्या विविध विभागांच्या भूमिका समजून घेणे.
  - d. या सर्वांच्या भूमिका योग्यरित्या पार पाडण्यात यासाठी त्यांच्याकरिता, विभाग-किंवा क्षेत्रनिहाय प्रशिक्षण सत्रांसाठी कृती आराखडा तयार करणे.

## सत्र २ - का?: लहान मुले आणि किशोरवयीनांच्या रस्ता सुरक्षिततेबद्दल चिंता

### सत्राचा उद्देश

1. उपलब्ध पुरावे (आकडेवारी) आणि अनुभवाच्या आधारे रस्ता वापरकर्ते म्हणून मुलांच्या आणि किशोरवयीनांच्या सुरक्षिततेसाठी सामायिक जाणीव निर्माण करणे.
2. रस्त्यावरील अपघातातील मृत्यू हे टाळता येण्याजोगे आहेत असे जगभरातील अनुभव/पुरावे सांगतात याबद्दल जागरूकता निर्माण करणे.
3. २०३० पर्यंत रस्ते अपघातातील मृत्यूचे प्रमाण निम्मे करण्यासाठी भारताच्या वचनबद्धतेबद्दल माहिती सांगणे. हेच उद्दीष्ट पुणे जिल्ह्यातील लहान मुले आणि किशोरवयीनांच्या रस्ता सुरक्षेसाठी पुणे जिल्हा रस्ता सुरक्षा समितीच्या नेतृत्वाखाली झालेल्या दिशादर्शक कार्यशाळेमध्येही प्रतिबिंबित झाले.
4. रस्ते सुरक्षा आपल्या सर्वांवर परिणाम करते, असा सर्वसमावेशक दृष्टिकोन स्वीकारा.

कालावधी: ३० मिनिटे

### सत्राची तयारी आणि साहित्य

दुसऱ्या सत्रासाठी स्लाईडचा संच

- भारतातील लहान मुले आणि किशोरवयीनांच्या रस्ता सुरक्षेची स्थिती
- रस्ते अपघाताच्या धोक्याचे समाज आणि मुलांवर होणारे परिणाम
- रस्ता सुरक्षेसाठी भारताची वचनबद्धता

व्हिडियो: जागतिक रस्ते सुरक्षेवर जागतिक आरोग्य संघटनेनी बनविलेला - टाईम फॉर रिझल्ट्स  
<https://www.youtube.com/watch?v=Eq1SageDwjg>



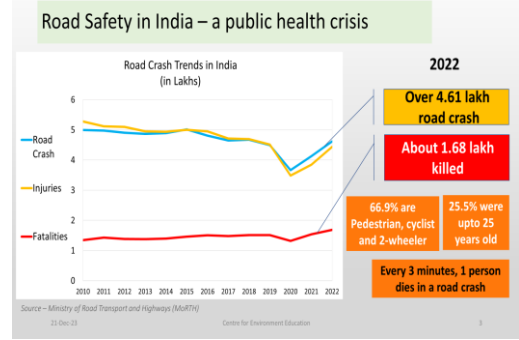
### सत्राची रचना

1. या सत्रात रस्ता वापरणारे म्हणून लहान मुले आणि किशोरवयीन यांच्या सुरक्षेबद्दल आपण काळजी का बाळगली पाहिजे याचा उहापोह करणार आहोत हे प्रशिक्षणार्थींना समजावून सांगा.
2. "जागतिक रस्ते सुरक्षेवर जागतिक आरोग्य संघटनेनी बनविलेला: - टाईम फॉर रिझल्ट्स" हा व्हिडिओ दाखवा. जागतिक आरोग्य संस्थेच्या संयुक्त विद्यमाने तयार केलेला हा व्हिडिओ रस्त्यावरील प्रत्येक जीवाच्या / महत्त्वावर भर देतो  
सहभागींना रस्ता सुरक्षा ही सर्वसमावेशक चिंता म्हणून कशी मांडली गेली आहे याकडे लक्ष देण्यास सांगा.  
व्हिडिओची पहिली २ मिनिटे दाखवा (किंवा उपलब्ध वेळेनुसार अधिक काळ दाखवा).
3. व्हिडियो पाहिल्यानंतर, चर्चेला सुरुवात करा:
  - a. मुले आणि किशोरवयीनांच्या रस्ता सुरक्षेबाबत व्हिडिओने कोणत्या भावना जागृत केल्या?
  - b. रस्ता सुरक्षा ही प्रत्येकासाठी चिंतेची बाब आहे ही संकल्पना व्हिडिओत कशा पद्धतीने मांडली आहे?
  - c. व्हिडिओमध्ये लक्ष वेधलेल्या आव्हानांना तोंड देण्यासाठी आपण एकत्रितपणे कोणत्या कृती करू शकतो किंवा उपक्रम करू शकतो?
4. सहभागींना, रस्त्याचे वापरकर्ते म्हणून मुलांबद्दलची त्यांची स्वतःची निरीक्षणे आणि जोखमीचे अनुभव मांडण्यासाठी आमंत्रित करा आणि इतरांची जोखीम आणि काळजीच्या अभावामुळे होणारे परिणाम यावर सर्वसमावेशकतेच्या पातळीवर विचार करा.  
सावधगिरी - हे शक्य आहे की काही सहभागींनी रस्ता अपघातात जवळच्या व्यक्तीला गमावले असेल आणि त्यांच्यासाठी हे एक त्रासदायक सत्र असू शकते. सत्राचा सुत्रधार चर्चा सुरू ठेवण्यासाठी किंवा थांबवण्यासाठी निर्णय घेऊ शकतो आणि सहानुभूती व्यक्त करण्यासाठी काही क्षण शांततेची विनंती करू शकतो.  
पुढे, सुत्रधार हे सांगू शकतो की अशा प्रकारे लहान मुलांची होणारी जीवघेणी हानी यामुळे रस्ता सुरक्षा सुधारण्याचा आपला संकल्प मजबूत केला पाहिजे, कारण रस्ता अपघातातील मृत्यू टाळता येऊ शकतात. प्रत्येकासाठी सुरक्षित

- परिस्थिती निर्माण करणे हे स्थानिक सरकार आणि सर्व भागधारकांचे कर्तव्य आणि जबाबदारी आहे आणि हे प्रशिक्षण त्याच दिशेने उचललेले एक योग्य पाऊल आहे.
- ही चर्चा व्यक्ती किंवा संस्थांना (उदा. ड्रायव्हर, पीडित, पोलीस, आरोग्य सुविधा इ.) दोषी ठरवण्याकडे जाऊ शकते. सहभागींना रागाची किंवा असहायतेची भावना येऊ शकते, सुत्रधाराने दुःख आणि असहायतेची भावना मान्य करावी.
5. देशाच्या संदर्भात रस्ता सुरक्षेबद्दलची चिंता अधिक दृढ करण्यासाठी, "भारतातील लहान मुले/ बालके आणि किशोरवयीन यांच्या रस्ता सुरक्षेची स्थिती" हा स्लाइडचा संच दाखवा, त्यावर काही प्रश्न असल्यास विचारण्यास सांगा.
  6. सहभागींना रस्त्यांवरील प्रत्यक्षातील आणि संभाव्य जोखमींच्या परिणामांबद्दल त्यांचे विचार मांडण्यास सांगा. "रस्ते अपघातांचे परिणाम आणि गतिशीलतेतील जोखीम" यावरील स्लाइड दाखवा. या परिणामांना सामाजिक, आर्थिक आणि पर्यावरणीय आयाम आहेत.
  7. धडक टाळता येण्याजोग्या आहेत याविषयी समज निर्माण करण्यासाठी, प्रथम सहभागींना विचारा की आपण "अपघात" हा शब्द वापरावा का "धडक/ टक्कर (क्रॅश)".
  8. समजावून सांगा की "अपघात" हा शब्द सूचित करतो की हे अपघात योगायोगाने किंवा नियतीने घडले आहेत. तथापि, जागतिक पुरावे दर्शवितात की रस्ते अपघातातील मृत्यू टाळता येण्याजोगे आहेत आणि पुढील सत्रे रस्त्यांवर सुरक्षित वातावरण कसे तयार करावे याबद्दल तपशीलात माहिती देतील.
  9. रस्ता सुरक्षेसाठी भारताच्या वचनबद्धतेवरील स्लाइड्स दाखवा
    - a. संयुक्त राष्ट्रसंघाचा सदस्य म्हणून भारत शाश्वत विकास उद्दिष्टांसाठी वचनबद्ध आहे आणि शाश्वत विकास उद्दिष्टे (Sustainable Development Goals) ३.२ आणि ११.२ विशेषतः रस्ता सुरक्षेबद्दल बोलतात.
    - b. भारत सरकार / रस्ते वाहतूक आणि महामार्ग मंत्रालय, रस्ता सुरक्षेसाठी जागतिक कार्यक्रमांच्या अनुषंगाने २०३० पर्यंत रस्ते अपघातातील मृत्यूचे प्रमाण ५०% ने कमी करण्यासाठी वचनबद्ध आहे.
    - c. त्यानुसार, पुणे जिल्हा रस्ता सुरक्षा समितीनेही आपले ध्येय निश्चित केले आहे (जिल्हा रस्ता सुरक्षा समिती अंतर्गत आयोजित केलेल्या व्हिजनिंग दिशादर्शक कार्यशाळेतील स्लाइड/ व्हिडिओतील संक्षिप्त भाग दाखवा)
  10. सगळ्या चर्चेचे सार मांडा

**स्लाईड: भारतातील रस्ते सुरक्षा - एक सार्वजनिक आरोग्य विषयक संकट**

1. भारतातील रस्ते सुरक्षा ही सार्वजनिक आरोग्याच्या चिंतेची बाब आहे.
2. भारतातील रस्ते अपघातांवरील माहिती/आकडेवारी, रस्ते वाहतूक आणि महामार्ग मंत्रालय (MoRTH), भारत सरकार यांनी प्रकाशित केलेल्या 'भारतातील रस्ते अपघात अहवाल' यात उपलब्ध आहे. २०१० पासून २०२२ पर्यंतच्या, मागील दशकातील रस्ते अपघाताच्या आकडेवारीनुसार, २०१९ पर्यंत रस्ते अपघात आणि संबंधित दुखापतींमध्ये घट झाल्याचा कल दर्शवितो. (आपण २०२० च्या आकडेवारीकडे दुर्लक्ष करू शकतो, कारण महामारी आणि राष्ट्रीय टाळेबंदीमुळे त्यात घट दिसून येते.) तथापि, २०२२ पर्यंत (जिथेपर्यंतची आकडेवारी प्रसिद्ध झाली आहे) रस्ते अपघातांमध्ये पुन्हा तीव्र वाढ होताना दिसून येत आहे.
3. २०२० ते २०२२ पर्यंत मृत्यूचे प्रमाण स्पष्टपणे वाढताना दिसत आहे, ही गंभीर चिंतेची बाब आहे.
4. २०२२ च्या ताज्या आकडेवारीनुसार ४ लाख ६१ हजारांहून अधिक रस्ते अपघात झाले, ज्यामध्ये १ लाख ६८ हजारांहून अधिक लोकांचा मृत्यू झाला.
5. सुमारे ६७ ते ७० टक्के, दोन तृतीयांश पेक्षा जास्त बळी हे पादचारी, सायकलस्वार आणि दुचाकीस्वार यांचे आहेत, याचा अर्थ ते सर्वात असुरक्षित रस्ता वापरकर्ते आहेत.
6. २५.५ टक्के, म्हणजे एक चतुर्थांश पेक्षा जास्त, २५ वर्षांपर्यंतचे होते. (६६.५ टक्के १८ ते ४५ वर्षे वयोगटातील होते, जे कुटुंबातील कमावते होते.) सर्वांना प्रश्न पडू शकतो, मग आम्ही मुले आणि किशोरवयीनांच्या रस्ता सुरक्षेवर का लक्ष केंद्रित करतो? याबाबत आपण येल्या सत्रात जाणून घेणार आहोत.
7. आपण पाहतो की, दर ३ मिनिटांनी रस्त्यावर एका भारतीय व्यक्तीचा मृत्यू होतो. किंवा दर तासाला १९-२० व्यक्ती मरण पावतात.



**स्लाईड:** रस्ते अपघातातील मृत्यू हे भारतातील सार्वजनिक आरोग्य संकट आहे.

पाण्यात बुडून, रेल्वे अपघात, नैसर्गिक आपत्ती, आग इत्यादीमुळे होणाऱ्या मृत्यूपेक्षा रस्ते अपघातात मृत्युमुखी पडणाऱ्यांची संख्या जास्त आहे.

**स्लाईड:** रस्त्यावरील अपघातांचे सर्वाधिक प्रमाण असलेले राज्य

- रस्त्यावरील अपघातांमध्ये महाराष्ट्र सहाव्या क्रमांकावर आहे, आणि
- भारतातील राज्यांमध्ये महाराष्ट्र मृत्यूंच्या प्रमाणात देशात तिसऱ्या क्रमांकावर आहे

**स्लाईड:** महाराष्ट्रातील रस्त्यावरील अपघाताची गंभीरता

- रस्ते अपघाताची तीव्रता, प्रति १०० रस्ते अपघातांमागील मृतांच्या संख्येने दर्शविली जाते.
- महाराष्ट्रात, २०२० पर्यंत रस्ते अपघातांची संख्या कमी होत असल्याचे दिसते, परंतु २०२० नंतर पुन्हा हे वाढत आहे. तथापि, २०२० ते २०२२ पर्यंत मृत्यूचे प्रमाण झपाट्याने वाढत आहे.
- अपघातांची तीव्रता सर्वत्र वाढत आहे, रस्त्यावरील अपघात जरी कमी झाले तरी त्याच पद्धतीने मृत्यू कमी होत नाहीत. याचा अर्थ महाराष्ट्रात रस्ते अपघातांची तीव्रता वाढत आहे, जी राष्ट्रीय सरासरीपेक्षा खूप जास्त आहे.
- महामारीमुळे लादलेल्या टाळेबंदीमुळे २०२० ची आकडेवारी कदाचित कमी झाली असेल.

**स्लाईड:** महाराष्ट्रातील रस्ते सुरक्षेची परिस्थिती

- हा नकाशा वेगवेगळ्या जिल्हांसाठी दर लाख लोकसंख्येमागे रस्ता अपघाताची आकडेवारी दाखवतो. पुणे

जिल्हा, महाराष्ट्रातील सर्वात जास्त प्रमाण असलेल्या जिल्हांपैकी एक आहे.

- नुकत्याच केलेल्या विश्लेषणात असे दिसून आले आहे की, पुणे जिल्हा लहान मुलांच्या होणाऱ्या मृत्यूमध्ये दुसऱ्या क्रमांकाचा जिल्हा आहे.

**स्लाइड:** महाराष्ट्रातील रस्ता सुरक्षेची परिस्थिती

- २०२० च्या आकडेवारीनुसार महाराष्ट्रातील रस्ता सुरक्षेची परिस्थिती खालीलप्रमाणे:  
३३,३८३ अपघातासह सहावा क्रमांक  
१५,२२४ मृत्यूसह तिसरा क्रमांक
- १८ वर्षांपेक्षा कमी वयोगटात ३% आणि १८ ते २५ मध्ये १८% आहे
- दुचाकींमुळे सर्वाधिक म्हणजे ५१% मृत्यू होतात, तर १९% पादचाऱ्यांचा मृत्यू होतो. दुचाकी अपघातात महाराष्ट्र राज्य भारतामध्ये दुसऱ्या क्रमांकावर आहे

**स्लाइड:** भारतातील बाल आणि किशोरवयीन रस्ता सुरक्षेची परिस्थिती

- मुले आणि किशोरवयीन मुले सर्वात जास्त असुरक्षित रस्ता वापरकर्ते (VRU) गट आहेत.
- राष्ट्रीय गुन्हे अभिलेख विभाग (NCRB) नुसार, गेल्या पाच वर्षांत ७७,८२० मुलांचा जीव गेला.
- भारतात दररोज १८ वर्षांखालील ४० पेक्षा जास्त मुले रस्ते अपघातात मारली जातात.

**स्लाइड:** रस्ता सुरक्षा तक्ते

- भारतातील शाळा/महाविद्यालये/शैक्षणिक संस्थांजवळ भरलेला तक्ता - रस्ते अपघातात जखमी झालेल्या आणि मृत्यू झालेल्यांचा आलेख दर्शवतो.
- भारतातील रस्ते अपघातात मरण पावलेली लहान मुले आणि किशोरवयीन, अल्पवयीन वाहनचालकांच्या मृत्यू दर्शवतो.

**स्लाइड:** रस्त्यावरील अपघात आणि गतिशीलतेच्या जोखमीचा प्रभाव

काही महत्वाचे परिणाम / प्रभाव खालीलप्रमाणे:

- पीडितांच्या आणि काळजी घेणाऱ्यांच्या जीविताची किंवा आरोग्याची हानी
- मुलांच्या एकट्याच्या प्रवासाची भीती, ज्यामुळे त्यांना शिक्षणाची संधी तसेच वैयक्तिक विकासासाठी आवश्यक असलेली सामाजिक आणि प्रवासाची कौशल्ये गमवावी लागू शकतात.
- दिव्यांग मुलांसाठी अधिक असुरक्षितता आणि विकासाच्या संधींचे नुकसान.
- खाजगी वाहतुकीवरचे वाढते अवलंबत्व
- समाजाचे आर्थिक नुकसान

**स्लाइड:** धडक का अपघात

आपण कोणता शब्द वापरावा "अपघात" की "धडक"?

रस्ता सुरक्षेच्या क्षेत्रात काम करणाऱ्या अनेक लोकांचे असे मत आहे की "अपघात" हा शब्द आपल्याला, (अपघाताबद्दल), हे आपले नशीबच आहे अशी भावना निर्माण करतो.

मात्र, रस्ता सुरक्षेसाठी वैज्ञानिक दृष्टिकोन वापरून मृत्यू रोखणे शक्य आहे

**स्लाइड:** लहान मुले/ बालके आणि किशोरवायीनांची रस्ता सुरक्षा

जागतिक स्तरावर ५ ते १९ वयोगटातील मुले आणि किशोरवयीनांच्या मृत्यूचे प्रमुख कारण, रस्ते वाहतूकीतील दुखापत हे असले तरीही, हे मृत्यू टाळता येण्यासारखे आहेत.

**स्लाइड्स:** रस्ते सुरक्षेसाठी जागतिक, राष्ट्रीय आणि स्थानिक पातळीवर समर्थन

संयुक्त राष्ट्रसंघाने शाश्वत विकास उद्दिष्टे आणि रस्ता सुरक्षेसाठी २०२१-२०३० या दशकाच्या जागतिक कृती आराखड्याद्वारे रस्ता सुरक्षेसाठी आपली वचनबद्धता दर्शविली आहे. २०३० पर्यंत रस्ते मृत्यू आणि जखमींचे प्रमाण ५०% कमी करण्याचे उद्दिष्ट ठेवण्यात आले आहे.

नोव्हेंबर २०२३ मध्ये जिल्हा रस्ता सुरक्षा समितीच्या नेतृत्वाखाली आयोजित केलेल्या दिशादर्शक कार्यशाळेदरम्यान, अध्यक्ष आणि सहभागींनी देशाच्या बांधिलकीच्या अनुषंगाने, रस्ता सुरक्षा मजबूत करण्यासाठी स्थानिक ध्येय स्वीकारले:

“रस्ता सुरक्षेसाठी जिल्हाव्यापी सुरक्षित प्रणालीचा दृष्टीकोन लागू करून २०३० पर्यंत पुणे जिल्ह्यातील रस्ते अपघातांमुळे होणारे मृत्यू आणि जखमींची संख्या निम्मी करू या”.



“रस्ता सुरक्षेसाठी जिल्हाव्यापी सुरक्षित प्रणालीचा दृष्टीकोन लागू करून २०३० पर्यंत पुणे जिल्ह्यातील रस्ते अपघातांमुळे होणारे मृत्यू आणि जखमींची संख्या निम्मी करू या”.

दिशादर्शक कार्यशाळा, पुणे जिल्हा रस्ते सुरक्षा समिती  
नोव्हेंबर २०२३



## सत्र ३ - रस्त्यावरील रहदारीचे धोके आणि असुरक्षितता

### सत्राचा उद्देश

1. अपघातास कारणीभूत असणारे वर्तन आणि पायाभूत संरचनेतील संबंधित घटक समजून घेणे.
2. आपत्कालीन प्रतिसाद वेळेवर मिळण्याची गरज नोंदवणे
3. रस्ता वापरणाऱ्या मुलांची आणि किशोरवयीनांची असुरक्षितता ओळखणे.
4. रस्ते अपघातात होणारे मृत्यू टाळले जाऊ शकतात आणि जगभरात ज्या देशांनी सुरक्षित प्रणालीचा दृष्टिकोन स्वीकारला आहे त्यांच्याकडून यासंबंधीचे पुरावे आहेत याची जाणीव करून देणे.

### सत्राची तयारी आणि साहित्य

- तिसऱ्या सत्राकरता स्लाइड्स
- विडियो
  - अपघाताचे / धडकेचे तीन टप्पे  
<https://youtu.be/zSiDRaV7O24?si=t7VO2FAGhHq-mR5S>
  - ग्रॅहम, आमच्या रस्त्यांवर अपघातातून वाचू शकणारी एकमेव व्यक्ती  
<https://youtu.be/vdf4fNkMMA8?si=ZpA-bryXSNZcb4Oa>
- वर्कशीट १: सुधारता येणारे आणि न सुधारता येणारे जोखीम घटक



### कालावधी: ९० मिनिटे

### सत्राची रचना

हे समजावून सांगा की या सत्रात अपघात का होतात, दुखापत आणि मृत्यू का होऊ शकतात. मुले आणि किशोरवयीन अधिक असुरक्षित का आहेत यावर चर्चा केली जाईल. हे सत्र ४ विविध घटकांमध्ये विभागलेले आहे.

1. अपघात का घडतात? (१५ मिनिटे)

“दररोजचे रस्त्यावरील दृश्य” ही स्लाईड दाखवा

प्रशिक्षणार्थीना विचारा, या दृश्यात अपघात होण्याची संभाव्य कारणे कोणती आहेत?

चर्चेद्वारे, खालील श्रेणींप्रमाणे सुचवतील तशा जोखमीच्या घटकांची यादी करा

- a. चालकाचा घटक: लक्ष विचलित होऊन वाहन चालवणे (फोनवर बोलणे), बेपर्वा किंवा आक्रमक वाहन चालवणे, वेगाने वाहन चालवणे, इतर गाड्यांच्या खूप जवळून गाडी चालवणे, मद्यपान करून वाहन चालवणे, वाहनावरील नियंत्रण गमावणे (उदा. निद्रानाश, आजारपण, वाहन कसे चालवायचे हे माहित नसणे) इ.
- b. वाहनाचे घटक: वाहनातील यांत्रिक बिघाड, जसे की टायर फुटणे, ब्रेक निकामी होणे
- c. रस्त्याच्या दर्जातील घटक: वळणावर रस्त्याच्या बाहेरील बाजूला योग्य उंची न देणे (banking), रस्त्यावरील धोके जसे की निसरडा रस्ता, अपुरी दृश्यमानता इ.

### चर्चेसाठी प्रश्न

- a. अपघाताच्या अशा कारणांसाठी काय करता येऊ शकेल?
- b. वाहन चालकाचा दोष आहे का?
- c. मानवी चुकांमुळे लोकांचा जीव जातो हे मान्य करण्यासारखे आहे का?

**टीप:** पुढील सत्रात सुरक्षित प्रणाली दृष्टिकोनावर चर्चा केली जाईल. दृष्टिकोनाच्या आधारांमध्ये पुढील बाबींचा समावेश आहे: माणसे चुका करतात; रस्त्यांच्या वापरातील मानवी चुकांसाठी चुकवावी लागणारी किंमत, मानवी जीवनाची असावी हे अस्वीकार्य आहे; रस्ते आणि रहदारी यांचे अशा प्रकारे नियोजन आणि व्यवस्थापन करणे शक्य आहे ज्यामुळे रस्त्यावरील अपघात कमी होतील आणि अपघात झाला तरीही जीवितहानी कमी होईल

2. अपघातामुळे इजा का होतात (२० मिनिटे)

सहभागीना विचारा की जेव्हा रस्ता अपघात होतो तेव्हा लोक जखमी का होतात. काही रस्ते अपघात इतरांपेक्षा अधिक गंभीर का असतात?

- साधे भौतिकशास्त्र आपल्याला हे समजण्यास मदत करू शकते: चालत्या वाहनाची ऊर्जा, म्हणजेच गतीज ऊर्जा व्यक्तीच्या शरीरात हस्तांतरित केली जाते.
- अचानक झालेले ऊर्जेचे हस्तांतरण सहन करण्यासाठी मानवांमध्ये सहनशीलतेची एक पातळी असते, त्यापलीकडे शरीराला दुखापत (इजा) होते.

धडकेमुळे इजा का होते ही स्लाइड दाखवा आणि "धडक/ टक्कर होण्याचे तीन टप्पे" हा व्हिडिओ दाखवा.

चर्चेसाठी प्रश्न

- मानवी शरीरावर होणारा परिणाम कसा कमी करता येईल?  
हेल्मेट, सीट बेल्ट, चाइल्ड सीट यांसारखे संरक्षणात्मक उपाय प्रभाव कमी करण्यास मदत करतात.
- रस्ता सुरक्षेसाठी वाहनांचा वेग कमी असणे हा महत्त्वाचा घटक आहे असे तुम्हाला वाटते का? वेगवान वाहनाच्या तुलनेत मंद गतीने चालणाऱ्या वाहनाचा अपघात झाल्यास पादचाऱ्याला सारख्याच प्रमाणात इजा किंवा परिणाम होईल का?  
*होय, वेग हा एक अतिशय महत्त्वाचा घटक आहे. एखादे वाहन जास्त वेगाने जात असताना अपघात झाल्यास, त्याचा परिणाम कमी वेगाच्या वाहनापेक्षा जास्त असतो.*  
*गतीचा परिणाम (स्पीड इम्पॅक्ट) दर्शविणारी स्लाइड दाखवा. पादचाऱ्यांच्या दृष्टिकोनातून, कोणता वेग अधिक सुरक्षित आहे? हे विचारा.*
- "ग्रॅहम, आमच्या रस्त्यांवर टिकून राहण्यासाठी / अपघातातून वाचू शकणारी एकमेव व्यक्ती" हा व्हिडिओ दाखवा. या व्हिडिओमध्ये रस्ता सुरक्षा तज्ञ आणि कलाकार यांनी विकसित केलेले एक अभिनव शैक्षणिक साधन सादर केलेले आहे. यात रस्त्यावरील अपघातांपासून वाचण्यासाठी मानवी शरीराची रचना वेगळ्या पद्धतीने करणे आवश्यक आहे हे दर्शविले आहे.

सहभागीना नंतर खालील संकेतस्थळाला भेट देण्यास उद्युक्त करा.

ग्रॅहमबद्दल अधिक माहितीसाठी <https://www.meetgraham.com.au/>



3. रस्ता अपघातात झालेल्या दुखापतीमुळे मृत्यू का होऊ शकतो (२० मिनिटे)

सहभागीना विचारा की अपघातातील दुखापती का किंवा कोणत्या परिस्थितीत मृत्यूला कारणीभूत ठरू शकतात किंवा इतक्या गंभीर बनतात.

"अपघातादरम्यान" आणि "अपघातानंतर" या दोन प्रकारात विषयांवर होणारी चर्चा आणि येणारे प्रतिसाद यातील मुद्दे एकत्र करा.



#### अपघातादरम्यान

- पादचारी, सायकलस्वार किंवा अन्य वाहनाला धडकणाऱ्या वाहनाचा वेग, अपघाताची तीव्रता ठरवणारा घटक आहे.
- वाहनचालकांनी सुरक्षा उपकरणे परिधान केली होती की नाही.
- अपघाताचा धक्का सहन करण्यासाठी वाहन तयार केले आहे की नाही.

#### अपघातानंतर

- 'पहिला प्रतिसाद' कितपत योग्य आहे
- आपत्कालीन वैद्यकीय सेवांची उपलब्धता (गोल्डन अवरची (सुवर्ण काळाची) संकल्पना)
- पुढील योग्य वैद्यकीय सेवेची उपलब्धता

#### 4. मुले आणि किशोरवयीन यांची असुरक्षा समजून घेणे (२० मिनिटे)

##### स्लाईडच्या आधारे चर्चा करा

- असुरक्षित रस्ता वापरकर्ते कोण आहेत
- बालके म्हणजे छोटे/ कमी उंचीचे प्रौढ नव्हेत.
- किशोरवयीन अधिक असुरक्षित का आहेत.

सुधारण्यायोग्य आणि न बदलता येण्याजोग्या जोखीम घटकांकडे लक्ष वेधण्यासाठी वर्कशीट १ वापरा.

#### 5. सत्राचे मुख्य मुद्दे एकत्रित करा. तुम्ही पुन्हा प्रश्न विचारू शकता: आपण वाहनचालक आणि पीडितांना दोष द्यायचा का?

##### या सत्रातील महत्वाचे मुद्दे

- रस्त्यावरील अपघातांच्या कारणांमध्ये चालक, वाहन आणि रस्त्यावरील वातावरणाशी संबंधित घटकांचा समावेश होतो.
- लोक असुरक्षित आहेत, अपघातामुळे दुखापत होते, ज्यामुळे मृत्यू होऊ शकतो. अपघाताचे परिणाम हे अपघाताची तीव्रता, संरक्षणात्मक उपकरणांचा वापर केला की नाही, पीडित व्यक्तीच्या सहनशीलतेची पातळी, आपत्कालीन प्रतिसादाची गती आणि योग्यता आणि पुढील वैद्यकीय काळजी यासारख्या घटकांवर अवलंबून आहेत.
- बालके आणि किशोरवयीन हे त्यांचे वय आणि वाढ (शारीरिक/मानसिक) या कारणांमुळे अधिक असुरक्षित असतात.
- टाळता येऊ शकणाऱ्या अपघातात लोकांना जीव गमवावा लागतो हे अस्वीकार्य आहे.

## अपघात का होतात?

रस्त्यावरील रहदारीमुळे होणारे अपघात, दुखापती आणि मृत्यू हे रस्ते वापरणार्यांचे वर्तन, वेग, रस्त्याची रचना, वाहन सुरक्षा, रहदारीचे प्रमाण, आपत्कालीन प्रतिसाद आणि अपघातानंतरची काळजी यासह विविध जोखमीच्या घटकांच्या गुंतागुंतीचा परिणाम आहे. मुले आणि किशोरवयीनांना त्यांच्या प्रवासात ज्या धोक्यांना सामोरे जावे लागते त्याबद्दल जागरूक राहणे आणि ते समजून घेणे यामुळे त्यांचे धोके कमी करण्यासाठी कृती (हस्तक्षेप) करण्यात आणि त्याची अंमलबजावणी करण्यास मदत होईल.

## वेग

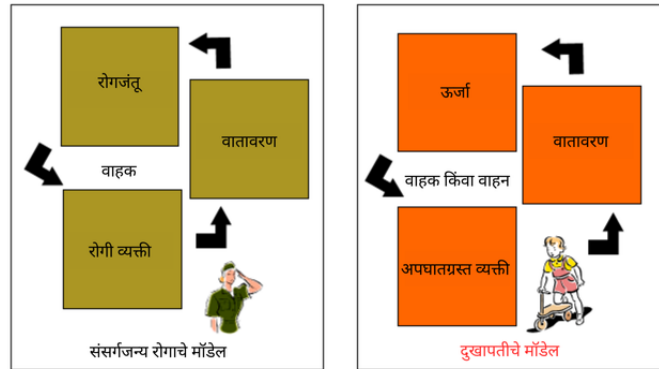
वाहनाचा वेग हा एक अतिशय महत्त्वाचा घटक आहे जो अपघाताच्या तीव्रतेवर आणि वाहनाने धडकलेल्या पादचाऱ्याच्या जीविताच्या शक्यतेवर परिणाम करतो.



## स्लाईड: अपघातामुळे दुखापत(इजा) का होते?

### रस्त्यावरील रहदारीमुळे इजा

सार्वजनिक रस्त्यावर आणि चालत्या वाहनाने झालेली प्राणघातक किंवा गैर-प्राणघातक इजा म्हणजे रस्त्यावरील रहदारीची इजा, ही रस्त्यावरील अपघात, टक्कर अशा घटनेमुळे होऊ शकते. रस्त्यावरील रहदारीमुळे रस्ता वापरकर्त्यांना म्हणजे पादचारी, सायकलस्वार, मोटार वाहनाचे चालक किंवा प्रवासी यांना दुखापत होऊ शकते. (युनिसेफ पूर्व आशियाई आणि पॅसिफिक देशात बालक आणि किशोरवयीनांची सुरक्षा)



स्रोत: जीआरएसएलसी (GRSLC)

## ३ प्रकारच्या धडका/ टक्करी

रस्ता अपघात म्हणजे केवळ वाहने किंवा लोकांची किंवा आपण पाहत असलेल्या वस्तूंची टक्कर नव्हे.

एकूण ३ प्रकारच्या टक्करी आहेत:

1. वाहनाची धडक: वाहन एखाद्या गोष्टीला धडकते, ते वाकते आणि अचानक थांबते
- 2.

3. माणसांची धडक: जोपर्यंत कोणीतरी त्यांची हालचाल थांबवत नाही, तोपर्यंत प्रवासी वाहनाच्या मूळ वेगाने, आघाताच्या बिंदूकडे जातात.
4. अंतर्गत धडक: शरीर पूर्ण थांबल्यानंतर, अंतर्गत अवयव एखाद्या गोष्टीवर आदळेपर्यंत पुढे जात राहतात.

दुखापत केवळ आघात झालेल्या पृष्ठभागावरच नाही तर शरीराच्या अंतर्गत भागातदेखील होते

### दुखापतीशी संबंधित जोखीम आणि दुखापतीचे परिणाम

दुखापतीचा परिणाम काय होईल हे पुन्हा विविध घटकांवर अवलंबून असते जसे की:

- धडक किती गंभीर होती
- प्रवाशांनी सुरक्षा उपकरण (उदा. सीट बेल्ट/ CRS, किंवा हेल्मेट) घातले होते की नाही
- रस्त्याच्या परिसरात इतर काही वस्तू आहेत का ज्यामुळे पीडितांना आणखी नुकसान होऊ शकते
- अपघातानंतरच्या आपत्कालीन प्रतिसादाचे स्वरूप. पीडित व्यक्तीला वैद्यकीय मदत किती लवकर उपलब्ध होते, ते "गोल्डन अवर"(सुवर्ण काळा) मध्ये शक्य आहे का, आणि पोस्ट-ट्रॉमा केअर (ट्रॉमा सेंटर्स / अति दक्षता विभागाला) पुरेसे प्रशिक्षण मिळाले आहे का
- पीडिताच्या आरोग्याच्या आधीपासूनच्या तक्रारी (व्याधी)

### असुरक्षित रस्ता वापरकर्ते

लोक कशामुळे 'असुरक्षित' बनतात? प्रत्येकाला रस्ता अपघातात मृत्यू किंवा दुखापत होण्याचा धोका असतो, परंतु काहींना इतरांपेक्षा जास्त धोका असतो.

- मानवी शरीर केवळ विशिष्ट मर्यादेपर्यंत शारीरिक आघात सहन करू शकते.
- त्यापेक्षा मोठा आघात म्हणजे शरीराला मोठी दुखापत

असुरक्षित रस्ता वापरकर्ते कोण आहेत (Vulnerable Road Users)

- मृत्युदर अधिक असलेल्या रस्ते वापरकर्त्यांचा गट
- यामध्ये पुढील रस्ता वापरकर्त्यांचा समावेश होतो:
  - अपघाताच्या घटनेत आघातापासून अजिबात संरक्षण नसलेले किंवा कमी संरक्षण मिळालेल्या गटातील लोक अधिक धोक्यात येऊ शकतात जसे की पादचारी, सायकलस्वार आणि दुचाकीस्वार.
  - मर्यादित कार्यक्षमतेमुळे मृत्यू किंवा दुखापत होण्याचा सर्वाधिक धोका असतो उदा. तरुण नवशिके, नवीन अल्पवयीन वाहन चालक, वृद्ध
  - आघात सहन करण्याची क्षमता कमी असणारे जसे की, लहान मुले, अपंग, वृद्ध लोक

सर्वात असुरक्षित लोकसमूह म्हणजे मुले, वृद्ध, तरुण, नवीन चालक, व्यावसायिक चालक, गरीब लोक. सहभागींना विचारा: हे रस्ता वापरकर्ते कशामुळे असुरक्षित आहेत?

- बालके
- तरुण नवीन चालक
- पादचारी
- दुचाकी वाहनचालक

### मुलांची असुरक्षितता

- शारीरिक विकास
  - आकार, उंची, वाढीचे स्वरूप, समन्वय, संतुलन: आघातांचा सामना करण्यास प्रौढांपेक्षा कमी सक्षम शरीर.
- आकलनशक्तीचा विकास
  - संकल्पना, अंदाज घेणे (उदा. गती), निर्णय घेणे, तर्क, आवेग यावर नियंत्रण
- जोखीम घेण्याचे वर्तन

- हेतुपुरस्सर आणि अनावधानाने (मुले नेहमीच स्वतःच्या सुरक्षिततेवर नियंत्रण ठेवू शकत नाहीत)
- समवयस्कांचा (इतरांचा) प्रभाव
- मुलांचा विचार न करता तयार केलेले रस्त्यांचे जाळे.
- पालक किंवा शिक्षक नेहमीच चांगले आदर्श नसतात किंवा त्यांचे वर्तन नेहमीच चांगल्या रस्ता वापरकर्त्यांचे नसते.

### अल्पवयीन, तरुण चालक आणि नवशिके चालक (Novice)

- वाहन चालवायचा आणि त्याच्याशी निगडित धोक्याचा अनुभव नसणे – रस्त्यावर वाहन कसे चालवावे याचा अंदाज नसणे
- चालक आणि गाडीस्वार
- जाणूनबुजून आणि अनावधानाने जोखीम घेणे
- अनेकविध जबाबदारी पार पाडण्यात आणि एकाचवेळी विविध बाबींकडे लक्ष ठेवण्यात अक्षम
- अति-आत्मविश्वास आणि नवनवीन कौशल्यांची चाचणी घेण्याची प्रवृत्ती
- विचलित होत वाहन चालवणे
  - समान वयाचे (समवयस्क) प्रवासी
  - (मोबाइल) फोनचा वापर
  - थकवा

### पादचार्यांची असुरक्षितता

- मानवी शरीर केवळ मर्यादित आघाताचा सामना करू शकते.
- संरक्षणासाठी कोणतेही बाह्य 'कवच' नाही
- वाहनांच्या तुलनेत कमी दृश्यमानता.
- पायाभूत सुविधा निर्माण करताना पादचार्यांच्या चालण्याच्या पद्धतीचा विचार केला जात नाही.
- मोटार वाहनांसाठी डिझाइन केलेले रस्ते, जिथे (चालणाऱ्या) लोकांच्या सुरक्षेचा विचार फारसा केला जात नाही.
- पादचार्यांसाठी रस्त्याच्या वरून जाणारे आणि खालून जाणारे पूल नेहमीच प्रवेश करण्यास सुलभ, सुरक्षित किंवा चांगल्या स्थितीत नसतात.
- चालताना लक्ष विचलित होणे; दारू पिऊन चालणे

### दुचाकी वापरकर्त्यांची असुरक्षितता

- वेगवान, जड चारचाकी आणि दुचाकी वाहनांसाठी स्वतंत्र मार्गिका नसणे.
- चारचाकी वाहनांच्या वजनामुळे अपघातात जास्त शक्ती निर्माण होते.
- दुचाकींची दृश्यमानता
- ई-बाईकसाठी रस्ता सुरक्षा संबंधित धोरणांचा अभाव
- संरक्षक साधनांचा वापर न करणे: हेल्मेट, सुरक्षा उपकरणे आणि कपडे
- शरीराचा वरचा भाग आणि डोके यांना अपघातात अधिक हानी पोचते.
- शरीराचा खालचा भाग असुरक्षित.
- ई-बाईक वापरकर्ते - प्रशिक्षण, परवाना/नोंदणी, वजन आणि शक्ती, डिझाइन, संरक्षण, कमी आवाज, दिवे, रस्ता वापर

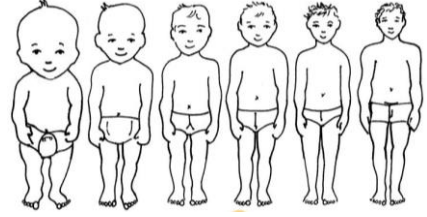
### असुरक्षित रस्ता वापरकर्त्यांचे संरक्षण कसे करता येईल?

- विश्वासाई आणि किफायतशीर सार्वजनिक वाहतुकीची उपलब्धता वाढवणे (वाहतूक पद्धतीत बदल करून धोक्यांशी होणारा सामना कमी करणे!)
- सर्व रस्ते वापरकर्त्यांच्या सुरक्षिततेचा विचार करणारी पायाभूत सुविधा तयार करणे
- योग्य (कमी) गती मर्यादा आणि गती कमी करणारे उपाय करणे
- पदपथावरील व्यापार आणि पार्किंग कमी करणे जेणेकरून पदपथ पादचार्यांना वापरासाठी उपलब्ध होईल

- रस्ता सुरक्षा-संबंधित धोरणांची अंमलबजावणी आणि योग्य दंड (उदा. योग्य हेल्मेट परिधान करण्याचे धोरण आणि अंमलबजावणी)
- संरक्षक उपकरणांचा वापर - हेल्मेट (चांगल्या दर्जाचे आणि बक्कल बसवलेले), विशिष्ट कपडे (सहज दिसणारे, संरक्षणात्मक), आणि प्रवाशांना सुरक्षेसाठी बांधणारी उपकरणे.
- सुरक्षित वाहन डिझाइन आणि योग्य नियमावलीचे पालन
- सुधारित रुग्णवाहिका, आणि सुधारित आणीबाणी व ट्रॉमा केअर सेवा
- विचलित होऊन वाहन चालवण्या आणि चालण्यासंबंधी धोरणे.
- टप्प्याटप्प्याने चालक परवाना योजना (GDL)
- अवजड वाहनांसाठी थकवा व्यवस्थापन धोरणे आणि नियम.

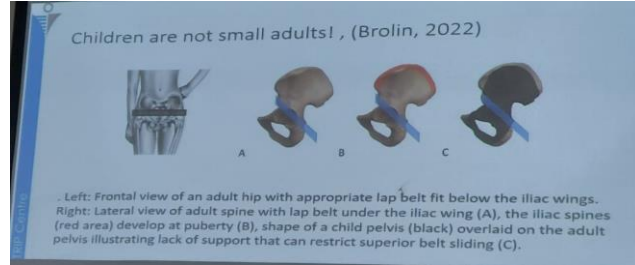
### बालके लहान आकाराचे प्रौढ नसतात

- मुलाच्या शरीराची शारीरिक स्वरूपात प्रौढ व्यक्तीशी तुलना करता येत नाही. मुलाच्या शरीराचे बाह्य आणि अंतर्गत अवयव मऊ आणि नाजूक असतात आणि प्रौढ व्यक्तीच्या शरीराप्रमाणे तेवढी शक्ती किंवा उर्जा सहन करण्यासाठी पूर्ण वाढलेली नसतात.



- मुलाच्या शरीरात डोक्याच्या आकाराचे शरीराशी असलेले प्रमाण प्रौढ व्यक्तीच्या तुलनेत जास्त असते. त्यामुळे शरीराचा वरचा भाग हा अधिक जड असतो आणि उलटून पडण्याची शक्यता वाढते त्यामुळे त्यांचे डोके कोणत्याही कठीण पृष्ठभागावर किंवा तीक्ष्ण वस्तूवर आदळण्याची जास्त शक्यता असते आणि त्यामुळे त्यांना दुखापत होण्याची अधिक शक्यता असते. अशी दुखापत सहन करण्यासाठी या वयात डोके अधिक नाजूक असते. शरीराच्या इतर अवयवांना आणि अंतर्गत अवयवांनाही अशा पडण्याने दुखापत होऊ शकते.

- लहान मुलाच्या मणक्याची आणि ओटीपोटाची (कंबरेची) हाडे पूर्ण वाढलेली आणि मजबूत नसतात. म्हणून, १५० सेमीपेक्षा जास्त उंचीच्या प्रौढांसाठी डिझाइन केलेला सीट बेल्ट मुलासाठी चांगला नाही.



- कार किंवा चारचाकी वाहनातील आकस्मिक धक्क्यापासून त्यांना सुरक्षित ठेवण्यासाठी लहान मुलांची विशेष आसन किंवा प्रतिबंधक सुरक्षा यंत्रणा हा योग्य पर्याय आहे.

## सुधारण्यायोग्य आणि न सुधारण्याजोगे जोखीम घटक

लहान मुले आणि किशोरवयीन, अनेक कारणांमुळे प्रौढांपेक्षा रस्त्यावरील रहदारी दरम्यानच्या दुखापतींना अधिक असुरक्षित असतात. ही कारणे किंवा जोखीम घटक, न बदलता येण्याजोगे किंवा सुधारण्यायोग्य म्हणून वर्गीकृत केली जाऊ शकतात. या व्यतिरिक्त, अपघातानंतर असे घटक आहेत ज्यामुळे मुलांना रस्त्यावरील अपघातात, टाळता येण्याजोग्या गंभीर इजा किंवा मृत्यू यांचा जास्त धोका असतो

न बदलता येण्याजोग्या जोखीम घटकांचा अर्थ असा आहे की रस्त्यावर मुलांना सुरक्षित ठेवण्यासाठी सुरक्षित प्रणालीचा दृष्टिकोन स्वीकारणे आवश्यक आहे, कारण या वयोगटात रस्त्याचा वापर करताना चुका होणे अपेक्षित आहेत.

काही जोखीम घटकांमध्ये पुराव्यावर आधारित हस्तक्षेपांद्वारे सुधारणा केल्या जाऊ शकतात. शिक्षण, कायदे आणि त्यांची अंमलबजावणी, सुरक्षित रस्ते बांधणी आणि सुरक्षित वाहनांची अधिक सहज उपलब्धी याद्वारे असे जोखीम घटक सुधारले जाऊ शकतात.

कोणत्या परिस्थितीमुळे प्राणघातक किंवा सामान्य जखमा होतात ते समजून घेणे आवश्यक आहे. रस्त्यावरील इजा प्रतिबंध आणि नियोजनासाठी हे महत्त्वाचे आहे. इतर घटनांप्रमाणे दिसत असूनही, ज्या घटनांमुळे रस्त्यावर दुखापत होत नाही, अशा घटनांतून बरेच काही शिकता येते.

### वय आणि लिंग

मुले जसजशी मोठी होतात, तसतसे ते रांगत, चालत त्यांच्या घरातील वातावरण समजून घेण्यापासून, खेळताना आणि त्यांच्या शाळेसाठीच्या प्रवासाद्वारे बाहेरील वातावरण समजून घेण्याकडे वळतात. तथापि, रस्त्याचा परिसर लहान मुलांसाठी नव्हे तर प्रौढांसाठी आणि वाहनांसाठी बनवलेला असतो. मुले शारीरिकदृष्ट्या लहान असतात आणि त्यामुळे सहज दिसून येत नाहीत, अनपेक्षित हालचाल करतात. १० वर्षांखालील मुले रस्ता सुरक्षितपणे ओलांडण्यासाठी आवश्यक असलेली विविध कार्ये, अपेक्षित आकलनशक्तीप्रमाणे पूर्ण करू शकत नाहीत (गतीचा अंदाज घेणे, वाहन गती आपल्या दिशेने आहे की दूर आहे, हे तपासणे आणि आणि वाहनाच्या वेगाचा समजून घेऊन ते कधी आपल्यापर्यंत पोहोचेल याचा अंदाज घेणे). मुले जशी मोठी होतात तशी बऱ्याचदा मोठ्या व्यक्तींच्या सोबतीशिवाय शाळेला जातात, ज्यामुळे रस्त्यावरील प्रवासादरम्यान दुखापतींचा धोका अजूनच वाढतो. अशी मुले ज्यांच्यात वाढ उशीरा होते किंवा त्यांच्यात सायकोमोटर कौशल्यांमध्ये कमतरता असते त्यांना अधिक धोका असू शकतो.

स्त्रिया आणि मुली बहुतेकदा मुलांची प्राथमिक काळजी घेतात आणि रस्त्यावरील वातावरण महिला आणि मुलींच्या गतिशीलतेमध्ये/ प्रवासामध्ये महत्त्वपूर्ण भूमिका बजावते. जेव्हा रस्त्याचे वातावरण असुरक्षित, खूप खर्चिक किंवा वेळखाऊ असते तेव्हा अनेक स्त्रियांना शारीरिक आणि सामाजिक गतिशीलता या दोन्हीमध्ये अडथळे येतात. महिलांना सार्वजनिक वाहतूक आणि सार्वजनिक ठिकाणी लैंगिक छळाची आणि वैयक्तिक सुरक्षिततेची भीती वाटते ज्यामुळे त्यांच्या स्वतःसाठी आणि त्यांच्या मुलांसाठी अशा सेवा वापरणे कमी होते. प्रतिकूल हवामानात स्त्रिया आणि मुलींचा प्रवास आणखी कमी होतो, अनेक जण शाळेत जाऊ शकत नाहीत कारण रस्ते त्यांच्यासाठी वापरण्यायोग्य राहात नाहीत.

### रस्ता वापरकर्त्यांच्या प्रकारावर आधारित धोके

लहान मुले आणि किशोरवयीन मुले, चालणे, सायकल चालवणे, दुचाकीचा वापर करणे किंवा वाहनांमध्ये प्रवासी आणि चालक अशा अनेक पद्धतीने प्रवास करतात. वाहतुकीचे साधन म्हणून वाहनांचा वापर वाढला आहे आणि यामुळे लहान मुले आणि किशोरवयीन मुलांमध्ये चालणे आणि सायकल चालवण्याचे प्रमाण कमी झाले आहे. या वाढत्या गतिमान जीवनशैलीचा परिणाम रस्त्यावरील रहदारीच्या दुखापतींव्यतिरिक्त, मुलांच्या आणि किशोरवयीनांच्या आरोग्यावरही होत आहे.

वाहतुकीच्या प्रत्येक प्रकारचे काही विशिष्ट धोके असतात. आधी नमूद केल्याप्रमाणे, लहान मुले पादचारी किंवा सायकलस्वार म्हणून असुरक्षित रस्ता वापरकर्ते मानली जातात कारण बंद वाहनांमधील प्रवासी किंवा चालक यांच्या तुलनेत, अपघातात त्यांना कोणतेही संरक्षण नसते. सीटबेल्ट, चाइल्ड कार रेस्ट्रेंट सिस्टीम / चाइल्ड-सीट आणि पुढील व बाजूच्या एअरबॅग्ज यासारखी कार्यक्षम सुरक्षा वैशिष्ट्ये असलेल्या वाहनांमध्ये अशा जीवरक्षक वैशिष्ट्ये नसलेल्या वाहनांपेक्षा, लहान मुले अधिक सुरक्षित राहू शकतात. सायकल चालवताना किंवा दुचाकी वाहनांवर प्रवासी किंवा चालक म्हणून हेल्मेट वापरणे, कमी वेग असणे, सुरक्षित स्वतंत्र मार्गिका असलेली रस्त्यांची रचना असणे यासाठीही हेच सत्य आहे.

बाल सुरक्षा प्रणालींसारखी उत्पादने जी प्रवासात त्यांची सुरक्षितता सुनिश्चित करू शकतात यांचा वापर करण्यासाठी मुले त्यांच्या पालकांवर अवलंबून असतात. तरीही या उपकरणांच्या वापराच्या प्रमाणात जगभरात विविधता आढळते. उदाहरणार्थ, २०१५ ते २०१६ या कालावधीत ग्रामीण चीनमधील ३० प्रांतांमध्ये केलेल्या अभ्यासात असे आढळून आले आहे की मुलांना कारमधून नेणार्या ६६% पालकांनी बाल प्रतिबंध प्रणाली वापरली नव्हती; त्यांच्यापैकी ४४.४% लोकांचा असा विश्वास होता की ते अनावश्यक आहेत आणि ३३% लोकांनी त्यांच्याबद्दल कधीही ऐकलेले देखील नव्हते. याशिवाय, त्याच अभ्यासात, मोटारसायकलवरून मुलांची वाहतूक करणाऱ्या ७०% पेक्षा जास्त पालकांकडे त्यांच्या मुलांसाठी हेल्मेट नव्हते, ५०% पेक्षा जास्त लोकांना ते अनावश्यक वाटत होते आणि २६% लोकांनी मुलांसाठी योग्य आकाराचे हेल्मेट खरेदी करणे अवघड असल्याचे सांगितले.

केवळ ३६% मलेशियन पालकांना बाल सुरक्षा प्रणालीचे महत्त्व माहित होते आणि त्याहूनही कमी (२७%) त्यांचा वापर करतात. मलेशियाच्या वेगवेगळ्या प्रदेशांमध्ये बाल सुरक्षा प्रणालीचा वापर ५% ते ४२% पर्यंत आहे. परिणामी, मलेशिया सरकारने १ जानेवारी २०२० पासून बाल सुरक्षा प्रणाली वापरणे बंधनकारक केले आहे.

### **तुमच्या समुदायामध्ये मुलांसाठी हेल्मेट आणि बाल सुरक्षा प्रणालीचा वापर किती आहे?**

#### **असुरक्षित वाहने**

अपघात टाळण्यात आणि गंभीर दुखापत होण्याची शक्यता कमी करण्यात सुरक्षित वाहने महत्त्वाची भूमिका बजावतात. या वाहन सुधारणांमध्ये अँटिलॉक ब्रेक सिस्टीम (ABS), इलेक्ट्रॉनिक स्थिरता नियंत्रण (ESC), सुरक्षा पट्टे (Safety belts) आणि लहान मुलांच्या सीट्स (चाइल्ड सीट्स), पुढच्या एअरबॅग्ज, बाजूच्या एअरबॅग्ज, साइड-डोअर बीम, साइड स्ट्रक्चर आणि पॅडिंग आणि पादचाऱ्यांच्या संरक्षणासाठी वाहनाचे समोरचे (फ्रंट-एंड) डिझाइन यांचा समावेश आहे.

#### **प्रवासासाठी सुरक्षित आणि स्वतंत्र मार्गिकांचा अभाव**

मुलांना स्वतंत्र प्रवास करण्याचा आणि त्यांच्या वयोमानानुसार सभोवतालच्या सेवा आणि संधींची समान आणि सुरक्षित उपलब्धता असण्याचा अधिकार आहे. परंतु कमकुवत वाहतूक धोरण आणि ढिसाळ शहरी नियोजन तसेच अनेक ठिकाणी सुरक्षित पायाभूत सुविधांचा अभाव यामुळे मुलांना आणि त्यांच्या कुटुंबीयांना त्यांच्या जवळपासच्या परिसरात सुरक्षितपणे फिरण्यास प्रतिबंध होतो. सुरक्षित गतिशीलतेच्या/ प्रवासाच्या अभावाचा थेट परिणाम मुलांच्या शारीरिक आणि मानसिक आरोग्यावर होतो

जास्त वेग, लेनचे वर्गीकरण नसणे, अनेक ठिकाणी छेदरस्ते (क्रॉसिंग), रस्त्याच्या कडेला देखभालीचा अभाव आणि रचनेमध्ये बदल किंवा फेरफार केलेल्या वाहनांचा वापर, आणि अशा वाहनांमध्ये क्षमतेपेक्षा अधिक प्रवासी आणि शाळेला जाणारी लहान मुले यामुळे ग्रामीण भागात लहान मुलांचे अपघाती मृत्यू जास्त प्रमाणात होतात. दुसरी समस्या म्हणजे विविध रस्ते वापरकर्ते एकत्र असणे; उदाहरणार्थ चालणारी मुले आणि सायकलस्वार वेगवान वाहनांच्या जवळ असतात. यामुळे रस्त्यावर केवळ अपघातच नव्हे तर त्यांची तीव्रताही वाढते.

शहरांमध्ये, लोकसंख्येची अधिक घनता आणि सुरक्षित पायाभूत सुविधांचा अभाव यामुळे प्रवासासाठी स्वतंत्र मार्गिका निर्माण करणे अधिक कठीण असते. जर अशा स्वतंत्र मार्गिका असतील, तर त्यावर मोटार वाहनांचे वर्चस्व असू शकते. शहरी भागात, हरित पट्ट्यांच्या सभोवतालच्या रस्त्यांवर दुचाकी आणि चारचाकी वाहने असतात, जी अनेकदा वेगाने चालतात.

#### **रस्ता अपघातातून बचाव आणि अपघातानंतरची काळजी**

रस्त्यावरील अपघाताच्या दुखापतीतून मुले वाचतील की नाही यातील एक प्रमुख घटक वेळेत मिळणारे वैद्यकीय उपचार आहे. जखमींना त्वरित आणि कार्यक्षम प्रतिसाद देण्याची क्षमता आरोग्य प्रणालीमधील कमतरतेमुळे कमकुवत होते. अपघाताच्या ठिकाणी अनेक स्वयंसेवक किंवा प्रथम प्रतिसादकर्त्यांना प्रथमोपचाराचे प्रशिक्षण मिळालेले नसते तसेच वैद्यकीय सेवेसाठी वाहतुकीचा अभाव ही पण एक समस्या आहे. जरी मुलांना रुग्णवाहिका किंवा आपत्कालीन कक्षात आणले गेले असले तरी, अनेक ठिकाणी लहान मुलांच्या आकाराच्या उपकरणांची कमतरता असू शकते. तसेच, अनेक डॉक्टर आणि परिचारिकांना मुलांवर आपत्कालीन उपचार करण्याचे पुरेसे प्रशिक्षण मिळालेले नसते. मुलांची शारीरिक रचना वेगळी असते आणि त्यांच्या वैद्यकीय गरजा प्रौढांपेक्षा भिन्न असतात (ते फक्त 'लहान प्रौढ' नसतात).

#### **रस्ता रहदारीच्या दुखापतींसाठी वेग हा एक प्रमुख धोक्याचा घटक आहे**

रस्त्यावरील जीवघेण्या रहदारीच्या दुखापतींमागे वेग हे एक प्रमुख कारण आहे. जागतिक आरोग्य संघटनेच्या मते बहुतेक अपघातांमध्ये वेग हा अपघातास कारणीभूत असलेला घटक आहे. रस्त्यावरील सरासरी वेग जसजसा वाढतो, तसतसा मृत्यूची किंवा अपघाताच्या तीव्रतेची शक्यताही वाढते. वेगवान वाहनांमुळे लहान मुलांचा जीव जातो, कारण वेगवान वाहने

टाळणे कठीण असू शकते आणि अशा वाहनांची ऊर्जा जास्त असते ज्यामुळे लहान मुलाला धडकल्यास नुकसानाची पातळी वाढते.

३० किमी/तास पेक्षा कमी वेग जीव वाचवतो आणि रस्ता सुरक्षेवरील दुसऱ्या दशकाच्या कृती कार्यक्रमांमध्ये यावर लक्ष केंद्रित करण्यात आले आहे. कमी वेग हा सुरक्षित प्रणाली दृष्टिकोनाचा पाया आहे ज्यात वाहनचालकांना वेग वाढवण्याची संधी कमी असेल अशा रस्त्याच्या रचनेचा समावेश होतो, ज्यामुळे, यामुळे लहान मुलांसह असुरक्षित रस्ता वापरकर्त्यांचे संरक्षण होते.



३० किमी/तास वेगाच्या कारणे धडक दिल्यानंतर मुले वाचण्याची शक्यता असते. हाच वेग ५० किमी/तास असल्यास बहुतांश मुले मृत्युमुखी पडतील.



सरासरी वेग ५% ने कमी केल्यास, अपघाती मृत्यूंमध्ये ३०% घट होते.



५% ने सरासरी वेग वाढवल्यास अपघातात दुखापतीचे प्रमाण १०% ने वाढते तर मृत्यूंचे प्रमाण २०% ने वाढते.



नागरी भागात सरासरी ६० किमी/तास मध्ये ५ किमी/तास ने तर ग्रामीण भागात सरासरी वेगापेक्षा १० किमी/तास वाढ झाल्यास अपघाती मृत्यूंचे प्रमाण दुप्पट होईल.



वेगमर्यादा कमी केल्याने उदा. ५० किमी/तास वरून ३० किमी/तास, प्रदूषक उत्सर्जनात घट होऊन हवेचा दर्जा सुधारतो. शाळा परिसरात हे जरूरीचे आहे, कारण मुले दूषित हवेच्या दुष्परिणामांना सहज बळी पडतात .

### दारू हा रस्त्यावरील रहदारीच्या दुखापतींसाठी जबाबदार असलेला एक घटक आहे

दारूच्या प्रभावाखाली वाहन चालवण्यामुळे रस्त्यांवरील मुलांसाठी दोन प्रकारे मोठा धोका निर्माण होतो: पादचार्यांना नशेतील चालकाने धडक दिल्याने किंवा नशेतील चालकाने चालवलेल्या कारमधील प्रवासी म्हणून. किशोरवयीन मुले स्वतः देखील नशेतील चालक असू शकतात.

### पादचारी आणि चालकामध्ये हातातील उपकरणांमुळे (मोबाईल फोनमुळे) विचलित होणे हा एक धोक्याचा घटक आहे.

लहान मुले, किशोरवयीन आणि सर्व वयोगटातील प्रौढ लोक मोठ्या प्रमाणावर मोबाईल फोन वापरत आहेत. उपलब्ध माहितीनुसार फोनवर बोलणारे किंवा मेसेज पाठवणारे पादचारी आणि त्यामुळे होणाऱ्या पादचार्यांच्या अपघाताचे दर आणि थोडक्यात वाचलेल्या घटना यांच्यात थेट संबंध दिसतो. सुरक्षेसाठी आणखी मोठा धोका म्हणजे विचलित होऊन वाहन चालवणे. वाहन चालवताना फोनवर बोलणे ( फोन हातात घरून किंवा न धरता) यामुळे अपघाताची शक्यता चार पटीने वाढते. वाहन चालवताना संदेश टाइप करणाऱ्यांसाठी हा धोका सुमारे २३ पटीने वाढतो. १-१२ वर्षे वयोगटातील त्यांच्या मुलांना घेऊन वाहन चालवणारे पालक वारंवार मोबाईल फोन वापरणे, मुलाला खायला देणे किंवा खेळणी उचलणे यासारख्या संभाव्य विचलित करणाऱ्या कृतींमध्ये व्यस्त असतात. इतर असुरक्षित वाहन चालकांचे वर्तन, जसे की थकवा असताना वाहन चालवणे आणि वेगात वाहन चालवणे, मोबाईल फोनमुळे लक्ष विचलित होणे, यामुळे अपघाताचा धोका वाढतो.

### प्रवासाच्या नवीन पद्धतींमुळे होणारा धोका

पारंपारिक स्कूटर, सायकली आणि इतर दुचाकी वाहनांच्या यांत्रिकीकरणामुळे रस्ता सुरक्षेची आव्हाने निर्माण झाली आहेत. अपघाताच्या मर्यादित आकडेवारीमुळे या वाहनावरील प्रवासाच्या जोखमीचे प्रमाण अद्याप निश्चित केलेले नसले तरी, वाहतुकीच्या या पद्धतींचा समावेश असलेले नवीन प्रकारचे अपघात जागतिक स्तरावर नोंदवले गेले आहेत. विशेषतः जेव्हा ते तीव्र वेगाने जातात, आणि इलेक्ट्रिक स्कूटरवर असताना हेडफोनवर संगीत ऐकणाऱ्या अनेक तरुणांना अपघाताचा धोका अधिक असतो. हे चिंताजनक आहे कारण या पद्धती आता शहरी भागांमध्ये वाढत आहेत, त्यामुळे ते रस्त्यांवरील अपघात आणि मृत्यू वाढवतील. यासाठी नवीन नियम आणि धोरणांची आवश्यकता निश्चित करण्यासाठी या



नवीन प्रकारांचे / ट्रेडचे परीक्षण करणे आवश्यक आहे.

स्रोत: बालके आणि किशोरवयीन यांची रस्ते सुरक्षा, पूर्व आशिया आणि पॅसिफिक देश, युनिसेफ.

#### **आपण काय करू शकतो?**

- आपण जोखमीच्या/ धोक्याच्या घटकांचा अभ्यास करून ते समजून घेऊ शकतो
- आपण त्यांना मुळातच रोखून दुखापत होणे टाळू शकतो
- दुखापती आणि त्यामुळे होणाऱ्या धोक्यांना आपण तातडीने प्रतिसाद देऊ शकतो (अधिक चांगल्या प्रकारे तयार रहा)
- आरोग्यावर होणारा परिणाम कमी करण्यासाठी आपण दीर्घकाळासाठी दुखापतींची योग्य काळजी घेऊ शकतो

#### **संस्थात्मक कार्यवाहीची गरज**

- सर्वसाधारणपणे, आपण रस्त्यावरील असुरक्षित घटकांचा धोका वाढवणारी व्यवस्था निर्माण केली आहे. आपल्याला यात संस्थात्मक कृतीद्वारे बदल घडवायचा आहे
- जे रस्त्यावर सर्वाधिक असुरक्षित आहेत त्यांचा विशेषत्वाने विचार होणे आवश्यक आहे आणि तुमचे नेतृत्व आणि कृती त्यासाठी आवश्यक आहे.
- रस्त्यावरील आघातापासून संरक्षणाची सर्वाधिक गरज असलेल्या लोकांचे जीवन वाचवण्यात तुमची कृती मदत करू शकते

## सत्र ४ - कसे: रस्ता सुरक्षेचा दृष्टीकोन

### सत्राचा उद्देश

1. रस्ता सुरक्षेसाठी सुरक्षित प्रणाली दृष्टीकोनाची ओळख.
2. खाजगी स्वयंचलित वाहनांचा वापर कमी करून शाश्वत वाहतूक पर्यायांचा वापर आपले रस्ते अधिक सुरक्षित करू शकतात या नवीन संकल्पनेची ओळख करून द्या.
3. शाश्वत वाहतूक आणि सुरक्षित प्रणाली दृष्टीकोन यांची भारतीय कायदे, नियमावली यांच्याशी मुले व किशोरवयीन यांच्या संदर्भाने सांगड घाला.
4. दीर्घकालीन आणि शाश्वत परिणामासाठी संस्थात्मक घटक आणि समाज यांच्या वर्तन बदलास प्रोत्साहन द्या.

### सत्राची तयारी आणि साहित्य

सत्र ४ साठी लागणार्या स्लाइड्स

#### व्हिडिओ

- जगण्या मरण्यातील अंतर | सुरक्षित रस्ता प्रणाली दृष्टीकोन | रस्ता सुरक्षा | कालावधी १३ मिनिट ४४ सेकंद,

<https://youtu.be/6eSV01Xb8Lc>



- "#RethinkMobility Call to Action", इंग्रजी, कालावधी १ मिनिट ११ सेकंद,

<https://www.youtube.com/watch?v=ITb3KH2pHIM>



- रस्ता व्यवस्थेत सुरक्षितता ही प्रत्येकाची जबाबदारी

<https://www.youtube.com/watch?v=-2B2JUdzcF0>



वर्कशीट २: रस्ता सुरक्षा उपाय परिणामकारकतेशी जुळवा

कालावधी: ४५ मिनिटे

### सत्राचे नियोजन

1. मागील सत्रातील महत्वाच्या मुद्द्यांची उजळणी करा
  - रस्त्यावरील अपघातांच्या कारणांमध्ये चालक, वाहन, वेग आणि रस्त्याचा परिसराशी संबंधित घटकांचा समावेश होतो
  - लोक असुरक्षित आहेत, अपघातांमुळे दुखापत होतात, ज्यामुळे मृत्यू होऊ शकतो
  - लहान बालके आणि किशोरवयीन मुले त्यांचे वय आणि शारीरिक-मानसिक वाढीच्या घटकांमुळे अधिक असुरक्षित असतात
  - मानवी चुकांमुळे लोकांना जीव गमवावा लागतो हे अस्वीकार्य आहे.

ऑस्ट्रेलिया आणि युरोपमध्ये गेल्या काही दशकांमध्ये "सेफ सिस्टीम ॲप्रोच" किंवा "व्हिजन झिरो" म्हणून विकसित झालेल्या रस्ते सुरक्षेवरील विचारांचा हा आधार आहे. हे असे देश आहेत ज्यांचा वाहनांच्या वापराचा इतिहास मोठा आहे किंवा भारत वा इतर मध्यम आणि कमी उत्पन्नाच्या देशांपेक्षा इथे वाहनांचे प्रमाण अधिक आहे.

2. सुरक्षित प्रणालीच्या दृष्टिकोनाची उत्क्रांती
  - सुरक्षित प्रणाली दृष्टिकोनाच्या उत्क्रांती आणि मुख्य घटकांवरील स्लाइड्स दाखवा
  - सुरक्षित प्रणाली पद्धतीच्या प्रत्यक्षातील वापराचे विडियो दाखवा आणि थोडक्यात त्यांची मते जाणून घ्या
3. मुलांसाठी आणि किशोरवयीनांसाठी सुरक्षित प्रणाली दृष्टिकोनावरील स्लाइड दाखवा आणि त्यावर चर्चा करा (रुपांतरित हॅडन मॉट्रिक्स)
4. सुरक्षित प्रणाली आणि गतिशीलतेचे शाश्वत दृष्टिकोन कसे लागू केले जाऊ शकतात याबद्दल सहभागींशी चर्चा करा
5. सुरक्षित गतिशीलतेचे मुख्य घटक म्हणून चालणे, सायकल, सार्वजनिक वाहतूक सुविधांचा प्रचार करणे आणि रस्ता सुरक्षा सुधारण्यासाठी गतिशीलतेचा पुनर्विचार करण्याची गरज याविषयीचा व्हिडिओ "#रिथिकमोबिलिटी कॉल टू ॲक्शन" (१ मिनिट ११ सेकंद) दाखवा. पुणे, पिंपरी चिंचवड आणि इतर शहरांमध्ये रस्त्यांच्या रचनेमध्ये केलेल्या सुधारणा दर्शविणाऱ्या स्लाइड्स दाखवा

शाळांमध्ये हे कसे शक्य होईल यावर चर्चा करा.

6. पुढे, भारतीय कायदे, धोरणे, नियमावली आणि शहरी योजनांमध्ये सुरक्षित प्रणालींचा दृष्टिकोन आणि गतिशीलतेचे वेगवेगळे घटक कसे प्रतिबिंबित होतात ते सहभागींना विचारा/चर्चा करा.

वर्कशीट २ द्या आणि सहभागींना मुले आणि किशोरवयीन मुलांच्या संदर्भाने कायदेशीर तरतुदी आणि रस्ता वापरकर्त्यांच्या सुरक्षिततेच्या घटकांशी जोड्या जुळवण्यासाठी काही मिनिटे द्या.

कायदेशीर तरतुदी आणि सुरक्षित प्रणाली दृष्टिकोनाच्या विविध घटकांमुळे सुरक्षेसाठी होणारा फायदा यांच्या जोड्या जुळवण्यासाठी स्लाइड्स/वर्कशीट २ ची उत्तरे दाखवा

## 7. शैक्षणिक दृष्टिकोन

- सहभागींना मुले आणि किशोरवयीन मुलांशी संबंधित न बदलता येण्याजोगे आणि बदलता येण्याजोगे घटक आठवण्यास सांगा
- मुलांच्या शारीरिक-मानसिक वाढीचे टप्पे लक्षात ठेवून, सहभागींना विचारा: आपण मुलांना रस्ता सुरक्षेबद्दल शिकवावे का? तसे असल्यास, मुले किंवा किशोरवयीनांना रस्ता सुरक्षेबद्दल शिकवण्यासाठी त्यांच्या वयानुसार योग्य आशय आणि पद्धती काय असाव्यात?
- रस्त्यावरील अपघातांना आपण नैसर्गिकदृष्ट्या प्रतिसाद देतो, तथापि, जोखीम टाळण्यासाठी किंवा कमी करण्यासाठी आणि रस्ता सुरक्षा वाढविण्यासाठी, आपल्याला शाश्वत उपाय शोधण्याची आवश्यकता आहे. रस्ता सुरक्षेच्या समस्या टाळण्यासाठी समस्या सोडवणे आणि उपाय किंवा सुधारात्मक कृती यावर विचार करण्यासाठी आपण विद्यार्थ्यांमध्ये उपक्रमशील मानसिकता कशी विकसित करू शकतो?

## रस्ते सुरक्षेच्या कृतीचे दशक २०२१-२०३० साठी जागतिक प्रकल्पातील तत्वे

- सुरक्षा प्रणालीची रचना केवळ मानवी चुकांना क्षमा करणारी नसून जनतेच्या न्याय्य गरजांना प्रतिसाद देणारी असावी.
- रस्ते सुरक्षा ही एक सामूहिक जबाबदारी आहे, ज्यामध्ये शासकीय आणि इतर घटकांच्या विविध भूमिका (जबाबदारी) आहेत.
- गतिशीलता आणि वाहतूक सातत्याने वृद्धिंगत होत असते आणि सुरक्षितता वाढवणे हे एक-वेळचे काम नसून एक निरंतर प्रक्रिया आहे.

(GRSLC)

**GLOBAL PLAN**  
DECADE OF ACTION FOR ROAD SAFETY  
2021-2030

UN General Assembly Resolution 74/299 declared a **Decade of Action for Road Safety 2021-2030**, with the target to reduce road traffic deaths & injuries **BY AT LEAST 50%** during that period

The **Global Plan** describes what is needed to achieve that target, and calls on governments & partners to implement an integrated **SAFE SYSTEM APPROACH**

**WHAT TO DO?**

- Multimodal transport & land-use planning
- Safe road infrastructure
- Safe vehicles
- Safe road use
- Post-crash response

**HOW TO DO IT?**

- Legal frameworks
- Speed management
- Gender
- Technologies
- Focus on low- and middle-income countries

**WHO TO DO IT?**

- Financing
- Government
- Civil society
- Private sector
- Funders
- UN agencies

For further information, visit: [www.who.int/initiatives/decade-of-action-for-road-safety](https://www.who.int/initiatives/decade-of-action-for-road-safety)

DECADE OF ACTION FOR ROAD SAFETY 2021-2030

World Health Organization United Nations

(Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2021-2030)

**विडियो:** व्यवस्थेची सुरक्षितता ही सगळ्यांचीच जबाबदारी

सुरक्षित प्रणालीच्या दृष्टिकोनामध्ये नेतृत्व, कायदे, प्रसार, लक्ष्य निश्चिती, निधी, समन्वय, देखरेख आणि मूल्यमापन, संशोधन आणि विकास आणि रस्ता सुरक्षा सुधारण्यासाठी ज्ञान हस्तांतरण यासारख्या बाबींचा समावेश होतो.

ज्या देशांनी रस्ते सुरक्षेसाठी "सुरक्षित प्रणालीचा दृष्टिकोन" स्वीकारला आहे, तेथे रस्ते अपघातात होणाऱ्या मृत्यूंच्या संख्येत सातत्याने घट होत आहे.

**विचार करा आणि चिंतन करा: तुमच्या दैनंदिन कामाचा कृती दशकाच्या कार्याचे लक्ष्य पूर्ण करण्यात कसा हातभार लागतो?**

## बाल आणि किशोरवयीन रस्ता सुरक्षा हॅडन मॉट्रिक्सवर आधारित

### बाल आणि किशोरवयीन रस्ता सुरक्षा हॅडन मॉट्रिक्सवर आधारित

	अपघातापूर्वी	अपघातादरम्यान	अपघातानंतर
पालक आणि काळजी घेणारे	<ul style="list-style-type: none"> <li>शिक्षण, परवाना</li> <li>अपघात टाळण्यासाठीचे ड्रायव्हिंग</li> <li>कौशल्य (ब्रेक, वळण)</li> <li>चालकाची कमजोरी (दारू, नशा)</li> <li>सुरक्षा उपकरणे योग्यरित्या वापरण्याची क्षमता</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>हेल्मेट, मानके आणि घट्ट बांधणे</li> <li>सायकलीसाठीचे हेल्मेट</li> <li>बाल प्रतिबंधक व्यवस्था, लहान मुलांसाठीची सीट</li> <li>लहान मुलांना गाडीत बसवण्याची जागा</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>आपत्कालीन वैद्यकीय मदतीला प्रतिसाद</li> <li>दुखापतीची तीव्रता</li> <li>दुखापतीचा प्रकार</li> <li>अपंगत्व येऊ न देणे</li> <li>पुनर्वसन</li> </ul>
परिवहन अधिकारी, शाळा परिवहन समिती	<ul style="list-style-type: none"> <li>वाहन डिझाईन मानके</li> <li>अपघात टाळण्यासाठीचे तंत्रज्ञान, उपकरणे (दिवे, टायर, ब्रेक सिस्टीम, मार्गाल दृश्य दाखवणारा कॅमेरा)</li> <li>वाहनादरील वजन</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>प्रवासाचा वेग</li> <li>सुरक्षा उपकरणांची स्थिती (सीट बेल्ट, एअर बॅग, ब्रेक)</li> <li>वाहनांकडून ऊर्जेचे शोषण</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>वाहनातून बाहेर काढण्याची सोय</li> <li>इंधन आणि बॅटरी प्रणालीची एकसंधता</li> </ul>
परिवहन अधिकारी, शाळा परिवहन समिती नगरपालिकेचा रस्ते विभाग	<ul style="list-style-type: none"> <li>शाळा क्षेत्र, शाळेत मुलांना वाहनाने सोडण्याची जागा</li> <li>रस्त्याची रचना, चिन्हे, धोके, फूटपाथ, क्रॉसिंग, सिग्नलची वेळ, सायकल मार्ग, प्रकाश</li> <li>लक्ष विचलित होऊ शकते अशा गोष्टी</li> <li>हवामान</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>रस्त्यांच्या बाजूचे स्वरूप</li> <li>सुरक्षा कठडे</li> <li>आदळल्या वस्तूचा आकार आणि प्रकार</li> <li>रहरदारीचे विलगीकरण</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>आपत्कालीन वैद्यकीय सुविधेचे अंतर</li> <li>आपत्कालीन वैद्यकीय सुविधेविषयीच्या माहितीचे फलक</li> <li>अपघातग्रस्तांना वैद्यकीय सुविधेपर्यंत पोहोचण्याची सुलभता</li> <li>(वाहनातून) बाहेर काढणे</li> </ul>
सार्वजनिक बांधकाम विभाग / महामार्ग विभाग जिल्हा रस्ते सुरक्षा समिती, परिवहन अधिकारी, शालेय शिक्षण विभाग, शाळा परिवहन समिती	<ul style="list-style-type: none"> <li>सामाजिक संकेत- STC</li> <li>माहितीचे आदान-प्रदान</li> <li>अंमलबजावणी</li> <li>विम्यासाठी प्रोत्साहन</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>बाळ आघात प्रणाली केंद्र, उपकरणे, कर्मचारी, प्रशिक्षण</li> <li>प्रथमोपचार आणि सर्वात आधी मदतीला पोहोचणारे लोक</li> <li>उपचार सुरु करण्यासाठी सार्वजनिक निधी</li> </ul>

## सुरक्षित रस्ते म्हणजेच शाश्वत प्रवास

### #RethinkMobility

१५-२१ मे २०२३ या काळात संयुक्त राष्ट्रांतर्फे सातव्या जागतिक रस्ते सुरक्षा सप्ताहाचे आयोजन करण्यात आले. यादरम्यान धोरणकर्त्यांना चालणे, सायकलिंग आणि सुरक्षित व सोयीस्कर सार्वजनिक वाहतूक निर्माण करावी, ज्यामुळे लोकांना सक्रिय आणि शाश्वत वाहतुकीकडे वळता येईल अशाप्रकारे गतिशीलतेचा किंवा प्रवासाचा पुनर्विचार #RethinkMobility चे आवान करण्यात आले.

वाहतुकीच्या पर्यायामधील हा बदल २०२१-२०३० च्या कृती दशकासाठीच्या जागतिक योजनेतील शिफारसीपैकी एक आहे

### मुख्य संदेश

- सरकार आणि त्यांच्या भागीदारांनी गतिशीलतेचा पुनर्विचार करण्याची नितांत गरज आहे.
- आपण जगात कसे वावरतो (कसा प्रवास करतो) याच्या पुनर्कल्पनेचा केंद्रबिंदू सुरक्षितता हाच मुद्दा असायला हवा.
- सुरक्षितता सुनिश्चित करण्यासाठी, सर्वाधिक धोका असणारा घटक लक्षात घेऊन रस्त्यांचे जाळे तयार केले पाहिजे.
- सुरक्षित चालणे आणि सायकल चालवणे हे निरोगी जनता, शाश्वत शहरे, न्याय्य समाज आणि विकसित अर्थव्यवस्था बनविण्यात योगदान देऊ शकतात
- सुरक्षित, किफायतशीर, सहज उपलब्ध आणि विश्वासार्ह शाश्वत सार्वजनिक वाहतूक हा समाजाच्या अनेक समस्यांवरचा उपाय आहे

रस्ता सुरक्षा व्यवस्थापनातील उभा आणि आडवा समन्वय

क्षेत्र आधारस्तंभ	कायदा	अंमलबजावणी	शिक्षण	तंत्रज्ञान	आंतरराष्ट्रीय नियामक समर्थन
सुरक्षित वापरकर्ता	वाहतूक नियम चालक सायकलस्वार पादचारी	पोलिस आणि निरीक्षकांनी कायदेशीर वर्तनाची खात्री करणे	जागरूकता वाढवणे, प्रशिक्षण आणि परीक्षा	सहाय्यक तंत्रज्ञान आणि उपकरणे, नियम स्मरणपत्रे	UN RS कायदेशीर साधने आणि ठराव, WP.1, SC.1, WP.15
सुरक्षित वाहन	रहदारीमध्ये वाहनांच्या प्रवेशासाठी नियम आणि मानके	पात्र निरीक्षकांद्वारे प्रमाणपत्र आणि तपासणी	वापरकर्त्यासाठी जागरूकता वाढवणे, निरीक्षकांसाठी प्रशिक्षण	सहाय्यक तंत्रज्ञान आणि उपकरणे, अनुपालन स्मरणपत्रे	UN RS कायदेशीर साधने आणि ठराव, WP.1, SC.1, WP.29
सुरक्षित रस्ता	डिझाइनसाठी मानके, बांधकाम, देखभाल आणि चिन्ह	पात्र संघांद्वारे ऑडिट, मूल्यांकन आणि तपासणी	रस्ता व्यवस्थापक आणि निरीक्षकांसाठी जागरूकता वाढवणे	क्षमाशील आणि स्वयं- स्पष्टीकरण रस्ता डिझाइन, बुद्धिमान रस्ता प्रणाली	UN RS कायदेशीर साधने आणि ठराव, int. मानके WP.1, SC.1
क्रॅशनंतरचा प्रभावी प्रतिसाद	क्रॅश नंतरचा प्रतिसाद, तपासनासाठी, डेटा संकलनासाठी मानके	बचाव सेवांचे निरीक्षण, क्रॅश तपासणारे निरीक्षक	प्रथमोपचार आणि बचाव सेवा प्रशिक्षण, अन्वेषक प्रशिक्षण	सहाय्यक तंत्रज्ञान आणि उपकरणे	एकत्रित रिझोल्यूशन, आंतरराष्ट्रीय मानके WP.1, SC.1

रस्ता सुरक्षा व्यवस्थापनातील उभा आणि आडवा समन्वय, WHO २०२१, रस्ते सुरक्षेसाठी २०२१-२०३० या दशकाच्या कृतीसाठीची जागतिक योजना

कायदे आणि मार्गदर्शक तत्वातील तरतुदी

कायदा	रस्ते सुरक्षिततेसाठी तरतुद
मोटर वाहन कायदा २०१७	शालेय क्षेत्रासाठी वेगमर्यादा निश्चित करते <ul style="list-style-type: none"> <li>शाळा किंवा रुग्णालयाजवळून वाहने चालवताना पदपथ नसलेल्या रस्त्यांवर जिथे पादचारी रस्त्यावरूनच चालतात तिथे वेगमर्यादा जास्तीत जास्त २५ किमी प्रतितास किंवा तेथील फलकानुसार त्यापेक्षा कमी असावी.</li> <li>शालेय क्षेत्रामध्ये फलकावर दाखवल्याप्रमाणे किंवा पदपथ नसलेल्या रस्त्यांवर जिथे पादचारी रस्त्यावरूनच चालतात तिथे वाहनांनी ओवरटेक करू नये.</li> </ul>
भारतीय रोड कॉंग्रेस च्या शालेय क्षेत्रासाठीची मानके (IRC१०३: २०१२)	पादचारी सुविधांसाठी मार्गदर्शक तत्वे निर्धारित करते केली आहेत आणि असे सुचविते की: <ul style="list-style-type: none"> <li>शाळांनी शाळेपर्यंतचा सुरक्षित रस्ता डिझाईन करावा</li> <li>मार्शल्लची नियुक्ती करावी</li> <li>मुलांना शाळेपाशी सोडण्याच्या जागा निश्चित कराव्यात</li> </ul>
शाळा क्षेत्र चिन्हफलक आणि चिन्हफलक नियमावली, शहर विकास मंत्रालय	पुढील ठिकाणे प्रदर्शित करण्यासाठी चिन्हे निर्दिष्ट करते: <ul style="list-style-type: none"> <li>शालेय क्षेत्र</li> <li>क्रीडांगण</li> </ul>

मोटार वाहन कायदा १९८८ आणि मोटार वाहन कायद्यातील दुरुस्ती २०१९	हेल्मेट वापरसंबंधी निर्देश देते <ul style="list-style-type: none"> <li>४ वर्षापेक्षा मोठ्या वयाच्या दुचाकी वाहन चालवणाऱ्या किंवा वाहनांवर बसणाऱ्या प्रत्येक व्यक्तीने हेल्मेट वापरले पाहिजे.</li> <li>हेल्मेट BIS मानकानुसारच असले पाहिजे</li> <li>हेल्मेटचा पट्टा ( बेल्ट) योग्य रीतीने बांधला पाहिजे.</li> <li>या नियमांचा भंग केल्यास १००० रु चा दंड आणि वाहन परवाना तीन महिन्यांकरता निलंबित केला जाऊ शकतो.</li> </ul>
केंद्रीय मोटार वाहन नियम १९८९ अंतर्गत मोटार वाहन कायदा आणि मोटार वाहन कायदा दुरुस्ती	बालकांसाठीच्या हेल्मेट बाबत निर्देश देते: <ul style="list-style-type: none"> <li>दुचाकी वर प्रवास करणारी ९ महीने ते ४ वर्षे वयोगटातील मुलांना विशेष बालकांसाठीचे हेल्मेट घातले जावे.</li> <li>हा नियम पाळण्याची आणि लहान मुलांना सुरक्षा देण्याची जबाबदारी वाहन चालकाची असेल</li> <li>हेल्मेट मुलांच्या डोक्याच्या योग्य मापाचे असले पाहिजे आणि त्याचा बेल्ट लावला गेला पाहिजे.</li> <li>मुलांनी बालकांसाठीचे प्रमाणित अपघातप्रतिबंधक हेल्मेटच वापरावे.</li> </ul>
मोटार वाहन कायदा आणि त्यातील दुरुस्ती	बाल प्रतिबंध प्रणाली बाबत निर्देश देते <ul style="list-style-type: none"> <li>चार चाकी वाहनात १४ वर्षापेक्षा लहान मूल प्रवास करत असल्यास त्याच्यासाठी सीट बेल्ट किंवा बाल प्रतिबंधक प्रणाली वापरले पाहिजेत.</li> <li>याचे पालन करण्याची जबाबदारी वाहन चालकाची असेल.</li> <li>या नियमाचे पालन न केल्यास १००० रु चा दंड आकरण्यात येऊ शकतो.</li> </ul> <p>तज्ज्ञ असा सल्ला देतात की सीट बेल्ट हे १५० सेमी पेक्षा जास्त उंचीच्या व्यक्तीसाठी बनवलेले असतात त्यामुळे १५० सेमी पेक्षा कमी उंचीच्या मुलांना बालकांसाठीच्या विशेष सीटवर बसवले जावे. लहान मुलांना मांडीवर घेऊन बसू नये, कारण ते त्यांच्यासाठी धोकादायक आहे.</p> <p>तसेच त्यांना चालकाच्या शेजारच्या सीटवर बसवू नये कारण अपघाताच्या वेळी उघडल्या जाणाऱ्या एअर बॅग त्यांच्यासाठी धोकादायक ठरू शकतात.</p>
केंद्रीय मोटार वाहन नियम १९८९	निर्देश देते की <ul style="list-style-type: none"> <li>दुचाकीवर ४ वर्षे वयापर्यंतच्या बालकाला घेऊन जात असताना जास्तीत जास्त वेग मर्यादा ४० किमी प्रतितास असली पाहिजे.</li> </ul>
मोटार वाहन कायदा	वाहन चालवण्यासंदर्भात निर्देश देतो की: <ul style="list-style-type: none"> <li>वाहन चालकाचा परवाना घेण्याचा आणि वाहन चालवण्या साठी वयोमर्यादा किमान अठरा वर्षे असेल.</li> <li>५० सीसी पर्यंत इंजिन क्षमता असलेली दुचाकी किंवा २५ किमी पर्यंत वेगमर्यादा असणारी इलेक्ट्रिक गाडी १६ वर्षे पूर्ण झाल्यानंतर चालवता येईल, परंतु त्यासाठी वाहन चालकाचा परवाना असणे अनिवार्य आहे.</li> </ul>
मोटार वाहन कायदा	दुचाकीवर किती जणांनी प्रवास करावा याबाबत निर्देश देते <ul style="list-style-type: none"> <li>दुचाकीवर वाहन चालकासह दोन पेक्षा जास्त लोकांनी प्रवास करणे बेकायदेशीर आहे.</li> <li>वाहन चालकाच्या मागील सीटवर सुरक्षा उपायांशिवाय ( हेल्मेट) लोकांना घेऊन जाणे बेकायदेशीर आहे.</li> <li>असे आढळून आल्यास १००० रु. चा दंड आणि ३ महीने वाहन परवाना निलंबित केला जाऊ शकतो.</li> </ul>
मोटार वाहन कायदा आणि त्यातील दुरुस्ती	अल्पवयीन मुलांच्या गुन्हाबाबत निर्देश देते <ul style="list-style-type: none"> <li>मोटार वाहन कायदानुसार अल्पवयीनांकडून गुन्हा घडला असेल तर अशा</li> </ul>

	<p>गुन्हांकरिता त्यांचे पालक अथवा वाहन मालक दोषी ठरतील आणि त्या गुन्हांकरिता त्यांच्यावर कारवाई केली जाईल.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>अशा गुन्हांमध्ये दंडाशिवाय, पालक अथवा वाहन मालकांना ३ वर्षांपर्यंत तुरुंगवासाची शिक्षा आणि २५,००० रु. चा दंड ठोठावला जाऊ शकतो.</li> </ul>
मोटर वाहन कायदा आणि त्यातील दुरुस्ती	<p>खालील बाबींवर निर्देश देते</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>रस्त्यांचे डिझाईन, बांधकाम आणि देखभाल यांच्या सुरक्षेच्या मानकांचे पालन करण्याची जबाबदारी.</li> <li>सुरक्षेच्या मानकांसह रस्त्यांचे डिझाईन किंवा बांधकाम किंवा देखभाल यासाठी जबाबदार असलेले प्राधिकरण, कंत्राटदार, सल्लागार किंवा मंजूरी देणाऱ्या संस्था, केंद्र सरकारने विहित केलेल्या अशा डिझाईन, बांधकाम आणि देखभाल मानकांचे पालन करतील.</li> </ul>
मोटर वाहन कायदा आणि त्यातील दुरुस्ती नुसार 'गुड समरीटन कायदा' (अपघात प्रसंगी मदत करणाऱ्या व्यक्तींना संरक्षण)	<p>अपघात प्रसंगी मदत करणाऱ्या व्यक्तींना संरक्षण:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>जो व्यक्ति अपघातातील जखमींची मदत करून त्यांचा जीव वाचवतो, त्याला गुड समरीटन समजले समजले जाईल आणि त्याचा सन्मान ठेवला गेला पाहिजे.</li> <li>गुड समरीटन ज्याने अपघाताची सूचना पोलिसांना दिली असेल किंवा जखमींना दवाखान्यात आणले असेल त्याची पोलिस अथवा दवाखान्याकडून कोणत्याही प्रकारे अडवणूक/ चौकशी करण्यात येणार नाही आणि त्याला थांबवून ठेवण्यात येणार नाही.</li> <li>त्यांची वैयक्तिक माहिती उघड करण्याची आवश्यकता नाही तसेच त्यांच्यावर इच्छेविरुद्ध साक्षीदार होण्यासाठी दबाव आणता येणार नाही.</li> <li>प्रत्येक दवाखान्याने गुड समरीटनची सनद (गुड समरीटनचे अधिकार) प्रकाशित केले पाहिजेत.</li> <li>तसेच जर एखाद्या गुड समरीटनला प्रत्यक्ष साक्षीदार व्हायचे असेल तर त्यांच्या अधिकाराचे रक्षण करण्यासाठी आणि त्याचा छळ आणि गैरसोय टाळण्यासाठी मार्गदर्शक तत्त्वे देखील हा कायदा विषद करतो.</li> </ul>
रस्ते वाहतूक मंत्रालयांतर्गत रस्ते अभियांत्रिकीसाठी रस्ता सुरक्षा कृती आराखडा	<p>यात पुढील बाबींचा समावेश आहे</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>जिथे विकास कार्य सुरू आहे अशा महामार्ग व इतर रस्त्यांचे सुरक्षितता परीक्षण</li> <li>रस्त्यांचे सुरक्षितता परीक्षण हे कोणत्याही रस्त्याच्या विकास प्रकल्पाचा भाग आहे आणि पूर्व अट आहे.</li> </ul>
MoRTH च्या अधिसूचनेनुसार राज्याची प्रमुख संस्था	<ul style="list-style-type: none"> <li>महाराष्ट्र शासनाच्या परिवहन विभागाला, राज्यातील रस्ते सुरक्षेसाठीच्या सर्व कामांच्या नियोजन आणि अंमलबजावणीसाठी प्रमुख संस्था म्हणून नियुक्त करण्यात आले आहे.</li> </ul>
मोटर वाहन कायदातील अधिसूचनेद्वारे महाराष्ट्र राज्यासाठी राज्य रस्ते सुरक्षा परिषद	<ul style="list-style-type: none"> <li>महाराष्ट्र शासनाच्या परिपत्रकानुसार राज्याच्या परिवहन मंत्र्यांच्या अध्यक्षतेखाली राज्य रस्ते सुरक्षा परिषद गठित करण्यात येईल. रस्ते सुरक्षा उपाय योजना, अंमलबजावणी धोरण आणि अंमलबजावणी उपायांचा आढावा घेण्यासाठी परिषदेची दर सहा महिन्याला बैठक घेतली जाईल.</li> </ul>
मोटर वाहन कायदा आणि त्यातील दुरुस्ती अन्वये जिल्हा रस्ते सुरक्षा समिती	<ul style="list-style-type: none"> <li>मोटर वाहन कायदा १९८८ अन्वये भारतातील प्रत्येक जिल्ह्यात जिल्हाधिकार्यांच्या अध्यक्षतेखाली जिल्हा रस्ता सुरक्षा समिती तयार करण्यात येईल. महाराष्ट्र शासनाने एक परिपत्रक काढून सर्व जिल्हांमध्ये 'जिल्हा रस्ता सुरक्षा समिती' (DRSC) गठित केली आहे.</li> <li>दर तीन महिन्यांनी बैठक घेऊन, रस्ता सुरक्षेचे उपाय, अंमलबजावणीचे धोरण आणि देखरेख यंत्रणेच्या योजनांचे नेतृत्व करणे, कार्यसुलभता निर्माण करणे, उपाय योजनांची अंमलबजावणी करणे आणि या कार्याचा आढावा घेणे हे DRSC चे काम आहे.</li> </ul>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>• जिल्हाधिकारी किंवा पोलिस आयुक्त यांच्या अध्यक्षतेखाली स्थापित या समितीमध्ये जिल्हा परिषदेचे मुख्य कार्यकारी अधिकारी, पोलिस अधीक्षक / उप अधीक्षक, जिल्हा शल्य चिकित्सक, सार्वजनिक बांधकाम विभागाचे कार्यकारी अभियंता, महाराष्ट्र राज्य परिवहन मंडळाचे विभागीय अधिकारी, महानगर पालिकेचे उपायुक्त आणि प्रादेशिक परिवहन अधिकारी किंवा उप प्रादेशिक परिवहन अधिकारी सदस्य असतील.</li> <li>• पुणे जिल्ह्याच्या समितीमध्ये जिल्हाधिकारी अध्यक्ष आहेत तर सार्वजनिक बांधकाम विभाग सदस्य सचिव आहेत. या समितीत विविध संबंधित विभागाचे प्रतिनिधी तसेच नागरी समाज गटांचे प्रतिनिधी सदस्य आहेत.</li> </ul>
महाराष्ट्र मोटार वाहन कायदा २०११ (शालेय बससाठीची नियमावली) अंतर्गत जिल्हा शालेय सुरक्षा समिती	<ul style="list-style-type: none"> <li>• प्रत्येक जिल्ह्यासाठी पोलिस आयुक्त किंवा जिल्हा पोलिस अधीक्षक यांच्या अध्यक्षतेखाली जिल्हा शालेय बस सुरक्षा समिती स्थापन केली पाहिजे. यात मुलांची सुरक्षितता आणि त्यांच्या वाहतुकीशी संबंधित समस्यांवर चर्चा करून, निर्णय घेणे आणि शिफारसी केल्या गेल्या पाहिजेत.</li> <li>• शालेय मुलांच्या वाहतुकीच्या सुरक्षेची संबंधित समस्यांचा आढावा घेण्यासाठी समितीची दर सहा महिन्यांनी बैठक होईल<sup>२</sup></li> </ul>
महाराष्ट्र मोटार वाहन कायदा २०११ (शालेय बससाठीची नियमावली) अंतर्गत शालेय वाहतूक समिती	<ul style="list-style-type: none"> <li>• प्रत्येक शाळेमध्ये विद्यार्थ्यांच्या सुरक्षित वाहतुकीशी संबंधित मुद्द्यांवर लक्ष ठेवण्यासाठी एक परिवहन समिती स्थापन करण्यात आली पाहिजे. यात वाहतूक शुल्क, बस थांबण्याची निश्चिती याबरोबरच गाड्यांच्या कागद पत्रांची जसे की नोंदणी प्रमाणपत्र, फिटनेस प्रमाणपत्र, विमा, परवाना, प्रदूषण नियंत्रण प्रमाणपत्र (PUC), चालकाचा परवाना, अग्निरोधक यंत्रणा, प्रथमोपचार किट यांची तपासणी करतील.</li> <li>• या समितीचे अध्यक्ष शाळेचे मुख्याध्यापक असतील, पालक शिक्षक संघटनेचे एक सदस्य, शाळेच्या परिसरातील वाहतूक पोलिस निरीक्षक, त्या परिसरातील वाहन निरीक्षक किंवा सहाय्यक निरीक्षक, शालेय निरीक्षक, बस सेवेच्या कंत्राटदाराचे प्रतिनिधी आणि स्थानिक प्राधिकरणाचे प्रतिनिधी सदस्य असतील.</li> <li>• तीन महिन्यातून किमान एकदा, प्रत्येक शालेय सत्राची सुरुवात होण्याआधी या समितीची बैठक झाली पाहिजे.</li> <li>• प्रादेशिक परिवहन अधिकारी शालेय प्रशासन, वाहतूक पोलीस आणि महानगरपालिका किंवा नगरपालिका यांच्याशी सल्लामसलत करून शाळेच्या वेळेचा आणि मुलांच्या सुरक्षिततेचा विचार करून केवळ शाळेच्या बसेससाठी योग्य ठिकाणी पार्किंग आणि थांबण्याची ठिकाणे निश्चित करतील.<sup>३</sup></li> </ul>

### शाळांची तयारी

आयुष्मान भारत अंतर्गत शालेय आरोग्य कार्यक्रमाच्या मार्गदर्शक तत्वांमध्ये "मुख्य कामगिरी निर्देशक" अंतर्गत रस्ता सुरक्षेसाठी शिक्षकांचे प्रशिक्षण आणि विद्यार्थ्यांना रस्ता सुरक्षेची ओळख (अभिमुखता) यांचा समावेश आहे.

आकृती: आयुष्मान भारत अंतर्गत मुख्य कामगिरी निर्देशकांवरील सारणीतील उतारा

<sup>२</sup> <https://schoolbussafetypune.org/index.php>

<sup>३</sup> <https://schoolbussafetypune.org/index.php/committee-structure>

Road Safety, Injuries	Percentage of schools with trained teachers to monitor and administer first aid and basic safety	Annually
	Percentage of students taught about injury prevention and safety, e.g. road safety	Annually

18 Operational Guidelines on School Health Programme under Ayushman Bharat

### मुलांसाठी रस्ता सुरक्षा शिक्षणासाठीचे योग्य वय

आयुष्यमान भारत अंतर्गत शालेय आरोग्य कार्यक्रमाच्या मार्गदर्शक तत्वांमध्ये शालेय आरोग्य संवर्धन उपक्रमांची रचना दिली आहे, ज्यामध्ये असे सुचवले आहे की मुलांच्या शारीरिक, मानसिक विकासाचा विचार करता "रस्ता सुरक्षा" हा विषय माध्यमिक शाळांमधील विद्यार्थ्यांना समजावला पाहिजे, त्याआधी नाही.

#### 4.4 School Health Promotion Activities

The health promotion activities will be given a special focus. Age appropriate health education for the students will be taken up to influence behavior and enhance skills. The framework developed pays special attention to physical, psycho-social and mental aspects based on the developmental stages of the child. The broad components are:

Age Appropriate Health Promotion		
Primary School	Middle School	High School
<ul style="list-style-type: none"> <li>Health, growth and development</li> <li>Personal safety</li> <li>Nutrition and physical activity</li> <li>Hygiene practices</li> <li>Prevention of Diseases like Malaria, Dengue, TB, worms infestation, diarrhoea and vaccine preventable diseases</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Puberty and related changes</li> <li>Eye care, oral hygiene</li> <li>Nutrition</li> <li>Bullying prevention</li> <li>Meditation and Yoga</li> <li>Internet safety and media literacy</li> <li>Prevention of substance abuse</li> <li>HIV/AIDS</li> <li>Mental Health</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prevention of substance abuse</li> <li>Sexual &amp; Reproductive Health</li> <li>Violence Prevention</li> <li>Unintentional Injury</li> <li>Road safety</li> <li>Nutrition</li> <li>Meditation and Yoga</li> </ul>

आयुष्यमान भारत अंतर्गत शालेय आरोग्य कार्यक्रम चालविण्याच्या मार्गदर्शक तत्वांचा उतारा (पृ. ६)

### शाळांमध्ये रस्ता सुरक्षा लागू करणे

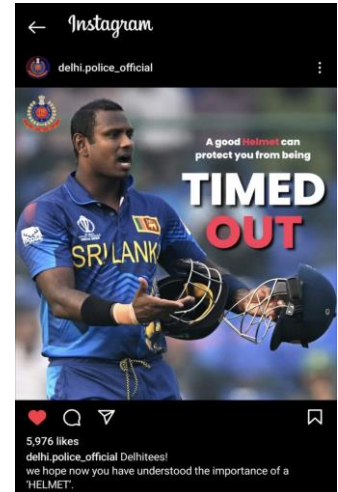
- रस्त्यावरील धोके कमी करून सुरक्षित वातावरण निर्माण करा
  - रस्त्यांची सुरक्षा तपासणी व्यावसायिक पद्धतीने केली पाहिजे
  - इंडियन रोड काँग्रेसने (IRC) जारी केलेल्या अनिवार्य रस्ते रचनेच्या नियमावलीची अंमलबजावणी करून पादचारी, सायकलस्वार आणि मोटार वाहन वापरकर्त्यांसाठी रस्ते अधिक सुरक्षित केले जाऊ शकतात. पुणे महानगर पालिकेने उच्च मानके स्वीकारून नागरी रस्ते मार्गदर्शिका आणि शिशू, बालके आणि त्यांचे पालक यांच्याकरिता मार्गदर्शक तत्त्वे बनवली आहेत.
  - रिक्षा, व्हॅन, बस, खाजगी स्कूटर, कार इत्यादींद्वारे विद्यार्थ्यांना सोडणे आणि घेऊन जाणे यांचे अशा प्रकारे व्यवस्थापन केले जावे जेणेकरून पादचारी आणि सायकल चालवणाऱ्या मुलांना (आणि इतरांना) अडथळा होणार नाही. तसेच वाहनांच्या पार्किंगमुळे शाळेजवळील फूटपाथ किंवा सायकल ट्रॅकमध्ये अडथळा निर्माण होऊ नये.
  - शाळांजवळील चौकातील ट्रॅफिक सिग्नल्समध्ये शाळेच्या भरण्याच्या आणि सुटण्याच्या वेळेप्रमाणे योजना असली पाहिजे. त्यात सुरक्षित क्रॉसिंगसाठी पुरेसा वेळ असणे आवश्यक आहे.
- शाळा क्षेत्रामध्ये वाहनांचा वेग कमी केला जावा  
वेग खालीलप्रमाणे कमी करता येईल

- शाळेच्या परिसरात वेगमर्यादा (२५ किमी प्रतितास किंवा त्यापेक्षा कमी) ठेवावी, तसे फलक लावले जावेत आणि त्याची अंमलबाजवणी केली जावी
  - अरुंद रस्ता, रंबल स्ट्रिप्स ( खडबडीत पट्ट्या), कोबल स्टोन, चौकातील तीव्र वळणे इत्यादींचा वापर करून रस्त्यांची रचना करावी.
  - शालेय वाहनांना वेग प्रतिबंधक यंत्रणा बसवली जावी.
- टीप: सुरक्षित प्रणाली दृष्टिकोनामध्ये, वेग कमी ठेवणे हा जीवित हानि टाळण्याचा एक महत्त्वाचा घटक मानला जातो.

- c. वाहन चालकामध्ये/ विद्यार्थ्यांच्या पालकांमध्ये ड्रायविंग च्या सुरक्षित पद्धती सवयी रुजवणे मुख्यत्वेकरून गाडी चालवताना मोबाइलचा वापर / दारू पिऊन गाडी चालवणे टाळणे
- दारू पिऊन गाडी चालवणे, (मोबाइलच्या वापराने) लक्ष विचलित करून गाडी चालवणे हे नियम बाह्य आहे. शाळांनी अशा वाहन चालकांवर कारवाई करण्यासाठी ट्रॅफिक पोलीसांची मदत घ्यावी.
  - पालकांसाठी नियमित जनजागृती / अभिमुखता सत्र आयोजित करून, शालेय वाहन चालकांसाठी नियमितपणे डोळ्यांची तपासणी करून आणि फाटकावर नेमलेल्या कर्मचारी आणि विद्यार्थ्यांकरवी निरीक्षण करून, शाळा सुरक्षित वाहन चालनासाठी प्रोत्साहन देऊ शकतात.
  - शाळांनी, विद्यार्थ्यांना आणि त्यांच्या कुटुंबियांना, १८ वर्षांच्या कमी वयाच्या विद्यार्थ्यांनी ५० सीसी पेक्षा जास्त क्षमतेचे कोणतेही वाहन किंवा २५ किमी प्रतितास पेक्षा जास्त वेगाने चालवता येणारे इलेक्ट्रिक वाहन चालवू नये; अल्पवयीन व्यक्तीने गाडी चालवताना अपघात झाल्यास वाहनाचा मालक जबाबदार आहे आणि तो दंडनीय गुन्हा आहे. विद्यार्थ्यांनी वाहन परवाना नसताना कोणतेही (अगदी ५० सीसी क्षमतेपेक्षा कमी क्षमतेचेही) वाहन चालवू नये, असा सल्ला दिला पाहिजे.
  - किशोरवयीन मुलांमध्ये जोखीम पत्करण्याची प्रवृत्ती (शिकाऊ परवाना असताना किंवा नसताना) दिसून येते, जसे की खूप वेगाने वाहन चालवणे, वेडीवाकडी गाडी चालवणे, स्टंट/कसरती करणे, ट्रिपल-सीट चालवणे इत्यादी. विद्यार्थ्यांचे याविषयी समुपदेशन करणे, त्यांची ऊर्जा खेळांमध्ये वापरणे, समाजसेवेसाठी सेवा देणे तसेच प्रथमोपचार आणि प्रथम प्रतिसादकर्त्यांसाठी त्यांना प्रशिक्षण देणे असे प्रयत्न केले जाऊ शकतात.

- d. लहान मुलांसाठीचे हेल्मेट, CRS/ सीट बेल्ट अशा सुयोग्य सुरक्षा उपकरणांचा वापर करा .

- हेल्मेटचा वापर, लहान मुलांसाठीच्या विशेष सीट, सीट बेल्टचा वापर कायद्याने आवश्यक आहेत. मुलांसाठीच्या विविध सुरक्षा उपकरणांच्या वापराची माहिती पालकांसाठीच्या अभिमुखता कार्यक्रमांमध्ये समाविष्ट केली पाहिजे.
- किशोरवयीन मुले हेल्मेट घालण्यास नारखूष असू शकतात; यासाठी किशोरवयीनांना सहभागी करणारे उपक्रम, योग्य रोल मॉडेल किंवा क्रीडा शिक्षकांकडून प्रेरणा उपयुक्त ठरू शकते. दिल्ली पोलिसांच्या हेल्मेट प्रचाराचे उदाहरण येथे पहा<sup>4</sup>
- शाळा पुस्तक पेढीच्या (बुक बँकेच्या) धर्तीवर मुलांच्या हेल्मेटसाठी "हेल्मेट बँक" तयार करू शकतात, जिथे वापरानंतर हेल्मेट स्वच्छ/निर्जंतुक करण्याची योग्य खबरदारी घेतली जाईल तसेच तपासणी करून ते सुरक्षित आहेत (तडलेले, डेंट केलेले नाहीत) याची खात्री केली जाईल.



- e. वाहनातील बिघाडामुळे असलेला धोका सुरक्षित वाहनांच्या वापरामुळे कमी करणे

<sup>4</sup> स्रोत: [https://www.instagram.com/p/CzVrewLymsn/?utm\\_source=ig\\_web\\_copy\\_link&igsh=MzRIODBiNWFIZA==](https://www.instagram.com/p/CzVrewLymsn/?utm_source=ig_web_copy_link&igsh=MzRIODBiNWFIZA==)

- शालेय वाहतूक करणारया वाहनांची योग्य देखभाल राखणे
  - शक्य झाल्यास, शालेय बसेसमध्ये सेन्सर आणि एखादी वस्तू खूप जवळ आल्यास धोक्याची सूचना देणारे अलार्म यांसारख्या तंत्रज्ञानाचा वापर करता येईल, वाहनाच्या बाजूला आणि मागे कॅमेरे बसवल्याने ड्रायव्हरला वाहनाच्या सर्व बाजूने पाहता येईल तसेच शाळेचे कर्मचारी आणि विद्यार्थी स्वयंसेवक विद्यार्थ्यांचे थांबे, रांगा येथे शिस्त लाउन चालकांना मदत करू शकतात.
- f. समुहामध्ये चालणे किंवा सायकलिंग करून आणि सार्वजनिक वाहतुकीचा वापर वाढवून रस्ते अपघातांचा धोका कमी करता येईल
- भारतातील रस्ते अपघातातील मृत्यूची संख्या मुख्यत्वेकरून दुचाकींशी संबंधित असल्याने शालेय वाहतुकीसाठी, चालत, सायकलने आणि सार्वजनिक बस यांचा वापर फायदेशीर ठरेल.
  - एकाच परिसरातील चालत जाणाऱ्या किंवा सायकल चालवणाऱ्या विद्यार्थ्यांचे गट तयार करून प्रवास केल्यास आणि शक्य असल्यास प्रौढ व्यक्ती त्यांच्या सोबत गेल्याने विद्यार्थ्यांची सुरक्षितता वाढवता येईल.
- g. आपत्कालीन प्रतिसादात सुधारणा करणे
- प्रथमोपचार, (अपघाताची) प्रथम सूचना यासाठी व्यापक प्रशिक्षण दिल्यामुळे आणि गुड समरिटन कायद्याबद्दल जागरूकता निर्माण केल्याने रस्ते अपघातातील पीडितांसाठी त्वरित चांगले उपचार देणे शक्य होईल.
  - रुग्णवाहिका आणि इस्पितळांमध्ये बालकांच्या दुखापतीची परिस्थिती हाताळण्यासाठी उपकरणे आणि प्रशिक्षित कर्मचारी असले पाहिजेत; खाजगी आरोग्य सुविधांसह सरकारी रुग्णालयांची सांगड घालून अपघातप्रसंगी वैद्यकीय सेवांची उपलब्धता वाढवता येईल.

## सत्र ५ – शाळा परिसरातील रस्ते सुरक्षा आणि प्रतिसादाची अंमलबजावणी

### सत्राचा उद्देश

- शाळा परिसरातील रस्ते सुरक्षा बळकट करणारी प्रेरणादायी यशोगाथा / केस स्टडी सांगणे
- मूल्यांकनाचे मुख्य मुद्दे, संस्थात्मक बदल, शिक्षण आणि प्रसार, व्यवस्थापन, पायाभूत सुविधांचा विकास आणि शालेय रस्ता सुरक्षेचे मूल्यमापन यातील महत्वाच्या बाबींवर चर्चा करणे
- प्रथम सुचनाकर्त्याची जबाबदारी आणि प्रथमोपचाराबद्दल माहिती देणे आणि यासंदर्भातील सखोल प्रशिक्षण कुठे घेता येईल ते सांगणे.
- रस्ते सुरक्षा तज्ज्ञांच्या सल्ल्याने, नजीकच्या शाळेला भेट देणे आणि तेथील जोखमीचे मूल्यमापन करणे

### तयारी आणि साहित्य

स्लाइड्स आणि यशोगाथांच्या चित्रफिती / विडियो

प्रथमोपचार किट

स्लाईड/ विडियो आणि शाळेला भेट

### कालावधी: 3 तास

### सत्राची योजना

सुरक्षा नगर येथील 'शाळेकडे जायचे सुरक्षित रस्ते' ही केस स्टडी शेअर करा हे एक काल्पनिक उदाहरण चर्चेला सुरुवात करण्यासाठी आहे.

ओळखलेल्या समस्या, संबंधित भागधारक, अंमलात आणलेली धोरणे आणि त्यामुळे साध्य झालेले परिणाम यांची नोंद करा. खालील मुद्द्यांच्या आधारे चर्चा करा.

#### 1. समस्या ओळखणे

- केस स्टडीमध्ये, सुरक्षानगर मधल्या शाळेतील मुलांसमोर रस्ते सुरक्षेसंदर्भात मांडलेली प्राथमिक आव्हाने कोणती आहेत?
- अशाच प्रकारची आव्हाने तुमच्या परिसरात आहेत का?

#### 2. भागधारकांचा सहभाग

- 'सुरक्षित शाळा मार्ग' उपक्रमात सहभागी असलेल्या भागधारकांचा विचार करा. त्यांच्या सहकार्याचा, उपक्रम यशस्वी होण्यात कसा हातभार लागला?
- तुमच्या मते, लहान मुले आणि किशोरवयीनांसाठी रस्ता सुरक्षेच्या प्रयत्नात सहभागी होण्याची आवश्यकता असलेले मुख्य भागधारक कोण आहेत?

#### 3. अंमलबजावणी

- सुरक्षा नगरमध्ये लागू केलेल्या धोरणांची जसे की निश्चित केलेला शाळा परिसर, रहदारीचे व्यवस्थापन, विद्यार्थ्यांसाठी व्यावहारिक व वयोमानानुसार प्रशिक्षण आणि पायाभूत सुविधांमध्ये सुधारणा या अनुषंगाने चर्चा करा. अशाच उपाययोजना तुमच्या भागात कशा प्रकारे लागू केल्या जाऊ शकतात?
- तुमच्या भागात याशिवाय काही विशेष आव्हाने आहेत का, ज्यासाठी वेगळी उपाययोजना करावी लागेल?

#### 4. परिणाम

- केस स्टडीमध्ये नमूद केलेल्या परिणामांचा विचार करा. लहान मुले /बालके आणि किशोरवयीनांसाठी रस्ता सुरक्षा उपक्रमांमध्ये आपण यश कसे मोजू शकतो?
- अशा प्रकारच्या कार्यक्रमांच्या परिणामांचे मूल्यांकन करण्यासाठी तुमच्या दृष्टीने कोणते निर्देशक उपयुक्त असतील?

## 5. आढाने आणि शिकवण

- उपक्रमादरम्यान आलेली आढाने आणि शिकलेले धडे समजून घ्या. आपण आपल्या स्वतःच्या प्रयत्नांनी आढानांचा अंदाज कसा करू शकतो आणि त्यावर मात कशी करू शकतो?
- आपल्या रस्ता सुरक्षा उपक्रमात सातत्याने सुधारणा व्हावी यासाठी आपण कोणती धोरणे राबवू शकतो?

**विचारमंथन-** हे परस्परसंवादात्मक चर्चेचे स्वरूप सहभागीना सक्रियपणे सहभागी होण्यासाठी, त्यांचे विचार मांडण्यासाठी आणि केस स्टडीमधील उपाययोजना स्थानिक पातळीवर लागू करण्यासाठी प्रोत्साहित करेल.

**प्रेरणादायी उदाहरणे-** दिल्ली, पुणे आणि जोरहाट येथील वास्तव केस स्टडी सादर करा आणि तेथे अंगिकारलेली प्रक्रिया, महत्वाचे मुद्दे, तेथील आढाने, उपलब्धी आणि अनुभव यावर चर्चा करा. संदर्भ विभागात व्हिडिओसह काही इतर संसाधने देखील देण्यात आली आहेत. त्यातून गरजेनुसार तुम्ही संबंधित साहित्य निवडू शकता.

यापुढील सत्रांमध्ये, प्रशिक्षणार्थी / सहभागी, आत्तापर्यंत मिळालेल्या माहितीच्या आधारे सहयोगी कृतींवर विचारमंथन करण्यासाठी, लहान गटांमध्ये विभागले जातील. हा 'सुरक्षित शाळा मार्ग' उपक्रम स्थानिक पातळीवर सुरक्षित रस्ते विकसित करण्यासाठी प्रेरणादायी ठरू शकतो.

### क्षेत्र भेट

शाळेच्या सभोवतालची वाहतूक आणि परिसरातील जागेचा वापर पाहण्यासाठी क्षेत्र भेट आयोजित करा. शक्य असल्यास, शाळा सुरू होण्याच्या किंवा संपण्याच्या वेळी, विद्यार्थी आणि कर्मचारी यांचे येणे-जाणे पाहण्यासाठी भेट द्यावी.

ही भेट एखाद्या व्यावसायिक रस्ता सुरक्षा परीक्षक किंवा वाहतूक नियोजकाच्या मार्गदर्शनाने केली जावी.

अशा भेटीपूर्वी, वर्कशीट 4: क्षेत्र निरीक्षणे (परिशिष्टात पहावी) यामध्ये दिलेल्या निरीक्षण करावयाच्या विविध बाबींची चर्चा करावी. निरीक्षणादरम्यान मॉड्युल आणि प्रशिक्षण सत्रांमध्ये चर्चा केलेल्या रस्ता सुरक्षेच्या विविध पैलूंची पडताळणी करावी.

## शाळेच्या परिसराचा निरीक्षण तक्ता

शाळेचे नाव, पत्ता (स्थळ)

दिनांक

रस्ता सुरक्षेची संबंधित पैलू	निरीक्षण
<b>रस्त्याचा परिसर</b>	
शाळेचा परिसर ठळकपणे दिसण्याजोगा आहे का?	
शाळा परिसरात वेग नियंत्रक फलक चटकन दिसतील अशा पद्धतीने आणि व्यवस्थित लावले आहेत का?	
शाळा कोणत्या महामार्गावर किंवा वेगवान रहदारीच्या रस्त्यावर आहे का?	
शाळेजवळ चौक आहेत का?	
दुभाजक आहेत का? असल्यास त्याचा प्रकार कोणता? <ul style="list-style-type: none"> <li>• दुभाजक नाहीत</li> <li>• रंगवलेले पट्टे</li> <li>• जाळी</li> <li>• कॉक्रीट</li> </ul>	
किती पदरी रस्ता आहे? <ul style="list-style-type: none"> <li>• डावीकडची बाजू</li> <li>• उजवीकडची बाजू</li> </ul>	
पदपथ <ul style="list-style-type: none"> <li>• आहेत</li> <li>• सलग आणि चांगल्या स्थितीत</li> <li>• लोक पदपथ वापरू शकतात</li> <li>• पदपथाला संरक्षक कठडे आहेत</li> </ul>	
रस्ता ओलांडणे सुरक्षित करण्यासाठी कोणती उपाययोजना आहे? <ul style="list-style-type: none"> <li>• झेब्रा पट्ट्या</li> <li>• पादचार्यांना थांबण्यासाठी जागा</li> <li>• पादचार्यांसाठी रस्ता ओलांडण्यासाठी वेळ देणारे वाहतूक नियंत्रक दिवे</li> <li>• इतर काही उपाय</li> </ul>	
सायकलींसाठी मार्ग <ul style="list-style-type: none"> <li>• वेगळा मार्ग</li> <li>• पट्टे आखून केलेला</li> <li>• सायकलस्वार सायकलींसाठीचा रस्ता वापरू शकतात</li> </ul>	
रस्त्यावर जड अथवा भरधाव वाहने आहेत का?	
ठळकपणे दिसणारे (दृष्टिक्षेपात येऊ शकणारे) <ul style="list-style-type: none"> <li>• शाळेचे प्रवेशद्वार रस्त्यावरील वाहनांना स्पष्टपणे दिसते का?</li> <li>• वाहन चालकांना रस्त्यावरील मुले दिसणे. रस्त्यावर थांबलेली वाहने, झाडे, कठडे किंवा इतर गोष्टींमुळे दिसण्यास निर्माण होणारा अडथळा</li> </ul>	
मुलांना ने आण करण्यासाठीच्या वाहनांसाठी ठरवून दिलेले थांबे <ul style="list-style-type: none"> <li>• बस</li> <li>• व्हॅन</li> <li>• ऑटोरिक्षा</li> <li>• पादचारी पालक</li> <li>• सायकलने येणारे पालक</li> </ul>	

<ul style="list-style-type: none"> <li>• दुचाकीवर येणारे पालक</li> <li>• चारचाकीने येणारे पालक</li> </ul>	
शाळेच्या समोर आणि आसपास असणारे वाहनतळ <ul style="list-style-type: none"> <li>• शाळेची वाहने</li> <li>• खाजगी वाहने</li> </ul>	
जवळपास अन्य शाळा/महाविद्यालय आहे का? <ul style="list-style-type: none"> <li>• किती अंतरावर</li> </ul>	
<b>वेग</b>	
वेगमर्यादा नमूद करण्यात आली आहे	
वेग नियंत्रण करण्याचे मार्ग <ul style="list-style-type: none"> <li>• वेग नियंत्रक/ स्पीड ब्रेकर</li> <li>• रंबल (खडखड) पट्टी/ फरसबंदी (रंबल स्ट्रिप/ कॉबलस्टोन)</li> <li>• वाहतूक नियंत्रक दिवे</li> <li>• इतर मार्ग</li> </ul>	
प्रत्यक्ष वेग (निरीक्षणद्वारे) निर्धारित केलेला आणि प्रत्यक्ष वेगातील फरक	
<b>वापरकर्ते</b>	
रस्ता कोण वापरतात <ul style="list-style-type: none"> <li>• पादचारी</li> <li>• सायकलस्वार</li> <li>• दुचाकीस्वार</li> <li>• चारचाकी वाहन धारक</li> <li>• जड वाहने</li> <li>• शाळांच्या बस</li> </ul>	
दुचाकी वापरणारी मुले हेल्मेट वापरतात का?	
दुचाकीरून शाळेत सोडल्या जाणाऱ्या मुलांची संख्या	
चारचाकीतुन येणारी मुले संरक्षक सीट वापरतात का?	
<b>वाहने / वापरकर्त्यांची संख्या / वाहतुकीचे इतर पर्याय</b>	
रस्ता वापरकर्त्यांची/वाहनांची संख्या (६ मिनिटातील संख्या मोजून त्याप्रमाणात घ्यावे) <ul style="list-style-type: none"> <li>• पादचारी</li> <li>• सायकलस्वार</li> <li>• दुचाकी</li> <li>• चारचाकी</li> <li>• जड वाहने (शालेय बस, ट्रक इ.)</li> </ul>	
सार्वजनिक वाहन व्यवस्थेची उपलब्धी <ul style="list-style-type: none"> <li>• प्रकार</li> <li>• अंतर</li> <li>• वाहन मिळवण्यासाठी किती अंतर चालावे लागते?</li> <li>• नजीकचा थांबा किती अंतरावर आहे?</li> </ul>	



## शाळेसाठी सुरक्षित मार्ग

**संदर्भ:** सुरक्षा नगरमधील "सुरक्षित शाळा मार्ग"<sup>5</sup> या यशस्वी उपक्रमाची एक केस स्टडी येथे आहे. लहान मुले/ बालके आणि किशोरवयीनांसाठी रस्ता सुरक्षेवरील गटचर्चेसाठी ही केस स्टडी आधार असेल.

**केस स्टडीचा आढावा:** सुरक्षित शाळा मार्ग या उपक्रमाचा उद्देश सुरक्षा नगर मधील मुलांची रस्ते सुरक्षेविषयीची वाढती चिंता दूर करणे हा आहे.

सुरक्षा नगरच्या रस्त्यांवरील शाळकरी मुलांच्या सुरक्षेबाबत निर्माण झालेल्या समस्येच्या अनुषंगाने "सुरक्षित शाळा मार्ग" असा अभिनव उपक्रम हाती घेण्यात आला. मुख्य समस्या ही शाळेतील मुलांच्या रस्ते अपघातांमध्ये झालेली वाढ, आणि याचे कारण म्हणजे शैक्षणिक संस्थांच्या आसपासच्या परिसरात सुरक्षित क्षेत्र निर्धारित न करणे तसेच अपुऱ्या पायाभूत सुविधा ही होती. अनेक विद्यार्थ्यांना त्यांचे पालक सोडण्या-नेण्यासाठी स्कूटर किंवा कारमधून येत असत, त्यामुळे शाळेच्या गेटवर खूप गर्दी होत असे, आणि विरुद्ध (उलट्या) दिशेने वाहन चालवण्याचे प्रकार घडत होते. पालकांची वाहनेही अनेकदा पदपथावर बेशिस्तपणे उभी केली जात असल्याने विद्यार्थ्यांना व इतर पादचाऱ्यांना चालणे कठीण झाले होते.

परिस्थितीचे गांभीर्य ओळखून, विविध भागधारकांना एकत्र घेऊन सर्वांच्या सहकार्याने प्रयत्न सुरू झाला. शिक्षण विभागाने विविध शासकीय विभागांचे प्रतिनिधी, स्थानिक लोकप्रतिनिधी, तसेच पालक आणि विद्यार्थी संघटना यांच्या प्रतिनिधींना सोबत घेऊन, शालेय परिवहन समिती स्थापन करून तिला सक्रिय करण्याची महत्त्वपूर्ण भूमिका बजावली. शालेय परिवहन समितीने रस्ता सुरक्षा तज्ज्ञांना या विषयावर मार्गदर्शन करण्यासाठी आमंत्रित केले आणि, विद्यार्थ्यांच्या प्रवासाच्या पद्धती आणि शाळा परिसरातील धोके, शाळेच्या परिसराचे सहभागातून परीक्षण केले.

वाहतूक पोलिसांनी परिसरातील वाहतूक व्यवस्थापन आणि सुरक्षा नियमांच्या अंमलबजावणीची जबाबदारी घेतली, तर आरोग्य विभागाने शालेय कर्मचारी आणि विद्यार्थ्यांना प्रथमोपचार प्रशिक्षण देण्यावर भर दिला. त्यासोबतच, सार्वजनिक बांधकाम विभाग (PWD) ने शाळा परिसराची निश्चिती आणि चिन्हांकन करणे, शाळेच्या वेळेत वाहतूक पोलिस नियुक्त करणे आणि पादचारी क्रॉसिंग आणि गतीरोधक (स्पीड बॅम्प) यासारख्या महत्त्वपूर्ण पायाभूत सुविधा हाती घेतल्या.

कोणते विद्यार्थी चालत येतात, कोणते सायकलने शाळेत येतात हे समजण्यासाठी सर्वेक्षण करण्यात आले. ती माहिती शालेय परिवहन समितीसमोर मांडण्यात आली. क्षेत्रनिहाय, जे एकत्र चालत किंवा सायकलने ये-जा करू शकतील अशा मुलांचे गट तयार करून "चालणारी किंवा सायकल चालवणारी शालेय बस" सुरू करण्यात आली. काही मोठे विद्यार्थी आणि पालक आनंदाने स्वयंसेवक बनले, जे, या चालणाऱ्या किंवा सायकल चालवणाऱ्या शालेय बस सोबत जाऊ शकतील.

जे पालक मुलांना शाळेत सोडण्यासाठी आपली स्कूटर किंवा कार आणत होते, त्यांना शक्य असल्यास बस किंवा व्हॅन सेवा वापरण्याची विनंती केली. या व्यतिरिक्त, शाळेच्या जवळ काही ठिकाणी पिकअप/ ड्रॉप ऑफ पॉइंट्स निर्धारित केले, जिथपर्यंत मुलांनी चालणे सुरक्षित असेल, आणि त्यामुळे शाळेच्या गेटवर गर्दी होणार नाही.

प्राथमिक, माध्यमिक व उच्च माध्यमिक शाळा आणि हायस्कूलमधील विद्यार्थ्यांना त्यांच्या वयोगटानुसार रस्त्यावरून चालताना आणि सायकल चालवताना आवश्यक असणारी कौशल्ये विकसित करण्यासाठी एक नियमित पद्धती स्वीकारण्यात आली. हायस्कूलच्या विद्यार्थ्यांना दुचाकी चालवण्याची कौशल्ये, वाहनचालक म्हणून सुरक्षित वर्तन आणि शिकाऊ परवाना कसा मिळवावा याबद्दल मार्गदर्शन करण्यात आले. काही अधिक साहसी वाहन चालकांचे समुपदेशन करण्यात आले, आणि त्यांचे कौशल्य दाखवण्यासाठी त्यांना क्रीडा प्रकारात गुंतवले गेले

याचा परिणाम लक्षणीय होता. शाळकरी मुलांच्या रस्त्यावरील अपघातांमध्ये लक्षणीय घट झाली. विद्यार्थी, पालक आणि समाजामध्ये जागरूकता वाढून सर्वांच्या सहकार्याने एक प्रभावी उदाहरण निर्माण / स्थापित झाले.

<sup>5</sup> चर्चेसाठी तयार केलेली ही काल्पनिक केस स्टडी आहे.

सुरुवातीच्या काळात होणाऱ्या बदलांना विरोध आणि जागरूकतेतील अनास्था, यासारखी आव्हाने सातत्याने मूल्यमापन करून आणि अभिप्राय घेऊन सोडवली गेली.

ही केस स्टडी, सर्व भागधारकांना सहभागी करून, शाळेतील मुलांच्या रोजच्या सुरक्षित प्रवासाकरिता, त्यांच्या स्थानिक परिस्थितीनुसार अशा प्रकारचे पर्याय वापरणे आणि तिथली विशिष्ट आव्हानांवर उपाय शोधणे यावरील चर्चेसाठी आधार आहे

## हुमनकाइण्ड तर्फे दिल्ली डीएव्ही शाळा क्लस्टर

स्थळ: वसंत कुंज, दक्षिण भाग, नवी दिल्ली, भारत  
कालावधी : जानेवारी २०१९ ते एप्रिल २०१९

### उपक्रम: मुलांद्वारे सुरक्षित शाळा रस्त्यांची सह-रचना

**सहभागी करून घेण्याची प्रक्रिया:** या उपक्रमात वसंत कुंज येथील शाळेतील चौथीच्या वर्गातील ४७ विद्यार्थी सहभागी झाले होते. हा प्रकल्प अमेरिकेतील व्हर्जिनिया विद्यापीठाने आयोजित केलेल्या दलाई लामा शिष्यवृत्ती कार्यक्रमांतर्गत च्या सामाजिक बदलाच्या प्रकल्पाचा एक भाग होता. शाळेच्या परिसरातील रस्ते सुरक्षित आणि वापरण्यायोग्य बनवणे हे साध्य करण्यासाठी शाळेतील मुलांना सक्षम करणे हा या प्रकल्पाचा उद्देश होता

तांत्रिक भागीदार आणि त्यांच्या जबाबदारा

तांत्रिक भागीदार

- दलाई लामा शिष्यवृत्ती कार्यक्रम
- व्हर्जिनिया विद्यापीठ
- दिल्ली सरकार
- सार्वजनिक बांधकाम विभाग, दिल्ली

जबाबदारा

- दलाई लामा शिष्यवृत्ती कार्यक्रम: उपक्रमाचे आयोजन आणि त्याला सहकार्य करणे
- व्हर्जिनिया विद्यापीठ: प्रायोगिक तत्वावर सामाजिक बदल प्रकल्पाचा भाग म्हणून प्रायोगिक उपक्रमाला मदत
- दिल्ली सरकार आणि सार्वजनिक बांधकाम विभाग: विद्यार्थ्यांसाठी रस्ते पुनर्रचना योजनेच्या अंमलबजावणीसाठी सहकार्य करणे

### प्रक्रिया

उपक्रमाआधीची परिस्थिती

- मुलांना शाळेला जाण्याच्या रस्त्यावर अडचणी होत्या
- वाहतूक कोंडी, अपुरे पादचारी क्रॉसिंग आणि सुरक्षित सायकलिंगसाठी जागेचा अभाव या प्रमुख समस्या होत्या.

मूल्यांकन आणि मुख्य अडचणी:

- पहिला टप्पा (विचार प्रक्रिया): विद्यार्थ्यांकडून गुणात्मक माहिती, मुलांची मानसिक अवस्था दर्शविणारी माहिती आणि प्रश्नावलीची उत्तरे संकलित केली गेली.
- वाहतुकीची समस्या, रहदारी नियमांचे उल्लंघन आणि विद्यार्थ्यांमध्ये वाहतूक पद्धतीत बदल करण्याची इच्छा जाणून घेतली.

मुख्य भागधारकांचा सहभाग

- दुसरा टप्पा (सह-रचना): विद्यार्थ्यांच्या सहकार्याने आराखड्याचे संक्षिप्त स्वरूप बनवले गेले.
- जागेचे न्याय्य पद्धतीने नियोजन,, समुदायाचा सहभाग, आणि सामूहिक पद्धतीने बनवलेल्या आराखड्याची तत्वे याविषयी विचार केला गेला.

पायाभूत सुविधांमध्ये सुधारणा:

- तिसरा टप्पा (व्यूहरचना): प्रत्यक्ष कृती आणि बदलांसाठी प्रयत्न
- चर्चेद्वारे सुरक्षित रस्त्यांसाठी धोरण निश्चिती, प्रत्यक्ष प्रतिकृतीची उभारणी आणि गोष्ट सांगणे या पद्धतीचा एक उत्प्रेरक म्हणून वापर केला गेला.

### व्यवस्थापन/ कामामध्ये सुधारणा

- सुरक्षेच्या दृष्टीने शाळेच्या वेळेत शाळेजवळचा रस्ता इतर वाहतुकीसाठी बंद करण्याचा प्रस्ताव दिला.
- पार्किंगसाठी/ वाहनतळासाठीचे पर्याय, मुलांना सोडण्यासाठीचे थांबे आणि संध्याकाळी वापरता येईल अशा रस्त्याच्या बाजूला असलेल्या सार्वजनिक बागा यांचे पर्याय तपासले.

### हस्तक्षेपानंतरची परिस्थिती

- २५० मीटर लांबीचा संपूर्ण रस्ता त्यांच्या शाळेचा रस्ता म्हणून पुनर्रचना करण्यासाठी निर्धारित केला गेला
- वाहनांचा वेग कमी करण्यासाठी नियम आणि मार्गदर्शक तत्त्वे, , "हॉर्न बंदी" असलेला परिसर, झाडांचे आच्छादन, स्वतंत्र सायकललेन आणि सार्वजनिक जागा यासाठी नियम आणि मार्गदर्शक तत्त्वे प्रस्तावित केली.

### परिणाम

- मुलांच्या रचनांच्या प्रस्तावाचे कृती आराखड्यामध्ये रूपांतर करण्यात आले
- स्थानिक प्राधिकरणांना सादर केले आणि संभाव्य अंमलबजावणीसाठी दिल्ली सरकार आणि सार्वजनिक बांधकाम विभाग यांना सादर केले

### भविष्यातील नियोजन

- पायाभूत सुविधांमध्ये बदल आणि सुधारणा सुरू आहेत
- या प्रकल्पाची प्रमाणता, अनुकरणीयता आणि सर्वसमावेशकता बघता हे वेगवेगळ्या ठिकाणी राबवता येऊ शकेल.

### पडसाद/ परिणाम

- मुलांनी सुरक्षितता, गतिशीलता आणि मानवी हक्कांची समज दाखवली
- अभ्यासक्रमाने शाश्वत विकास उद्दिष्टांबद्दलची जागरूकता आणि दैनंदिन अनुभवांशी त्यांची समपर्कता वाढली.

### प्रयत्न टिकवणे

- हा प्रकल्प प्रमाणित, अनुकरणीय आणि ठिकठिकाणी राबवता येण्यासारखा असल्याने त्याला गती मिळाली.
- वेगवेगळ्या शाळा आणि मुलांच्या बाबतीत, भाषा, प्रशासन आणि परिसरात राहणाऱ्या लोकांची परिस्थिती या बाबी लक्षात घेऊन आवश्यक ते बदल करून राबविता येतील

या केस स्टडीच्या माध्यमातून, पुनर्रचना प्रक्रियेत मुलांना सक्षम केल्याने शाळेचे रस्ते सुरक्षित आणि अधिक समावेशक होऊ शकतात हे अधोरेखित होते. या संदर्भात चालू असलेले प्रयत्न विविध परिस्थितींमध्ये हा उपक्रम आवश्यक ते बदल करून राबवण्यावर लक्ष केंद्रित करत आहेत

### विडियो

सुरक्षित शाळापरिसर, हुमनकाइंड

<https://www.youtube.com/watch?v=va2jZHOG4z0>



बातमीदार- डी ए व्ही चे विद्यार्थी

<https://www.youtube.com/watch?v=KvLyV2FZxHw>



## सुरक्षित बालपणासाठी सुरक्षित रस्ते, जोरहाट शहर, आसाम

आसाममधील जोरहाट या शहरात अरुंद रस्ते, अपुऱ्या पायाभूत सुविधा आणि वाहतूक कोंडीमुळे शाळकरी मुलांसाठी रस्ते सुरक्षित ठेवण्यासाठी आढानांचा सामना करावा लागत होता. पर्यावरण शिक्षण केंद्र (सेंटर फॉर एन्व्हायर्नमेंट एज्युकेशन /CEE), भारतीय प्रौद्योगिकी संस्था (IIT), गुवाहाटी आणि आसाम सरकारच्या गृह आणि राजकीय व्यवहार विभागाचे, प्रतिनिधी म्हणून जोरहाट पोलिस यांच्या संयुक्त सहकार्याने "सुरक्षित बालपणासाठी सुरक्षित रस्ते" (SRSC) प्रकल्पाची सुरुवात केली गेली. या प्रकल्पाचे उद्दिष्ट शाळेत येणा-या आणि जाणा-या मुलांना रस्ता सुरक्षा प्रदान करणे हे होते. त्याची अंमलबजावणी २०१८ ते २०२३ या पाच वर्षांत करण्यात आली.

### तांत्रिक भागीदार आणि त्यांच्या जबाबदारी

- पर्यावरण शिक्षण केंद्र (सेंटर फॉर एन्व्हायर्नमेंट एज्युकेशन /CEE): प्रकल्पाचे नेतृत्व करणे, सर्वेक्षण करणे, शिक्षकांना प्रशिक्षण देणे आणि जागरूकता कार्यक्रम राबवणे
- भारतीय तंत्रज्ञान संस्था (IIT) गुवाहाटी: सर्वेक्षण माहितीचे विश्लेषण करणे, रस्ते अपघाताच्या आकडेवारीचे मूल्यांकन करणे आणि तांत्रिक कौशल्य प्रदान करणे.
- जोरहाट पोलिस: सरकारचे प्रतिनिधित्व करणे आणि प्रकल्पासाठी कायद्याची अंमलबजावणी करणे

### प्रक्रिया

- उपक्रमापूर्वीची परिस्थिती
  - शाळेत जाणाऱ्या मुलांसाठी रहदारीचा जास्त धोका
  - अपुर्या पायाभूत सुविधा आणि सुरक्षा उपायांची कमतरता
  - रस्ता सुरक्षेबाबतची जागरूकता आणि त्यासंबंधी शिक्षणाचा अभाव
- मूल्यांकन आणि ओळखलेल्या प्रमुख समस्या:
  - ५७ शाळांमध्ये प्राथमिक सर्वेक्षण करून धोकादायक भाग निर्धारित केले गेले
  - रस्ते अपघाताची आकडेवारी आणि धोकादायक घटकांवर आधारित सहा शाळांची प्राधान्यक्रमाने निवड
- प्रमुख भागधारकांसोबत चर्चा आणि सुधारणांसाठी त्यांची भूमिका
  - शाळा व्यवस्थापन समिती, पालक आणि विविध सरकारी विभाग (सार्वजनिक बांधकाम, वाहतूक, पोलिस, नगरपालिका आणि शिक्षण) यांचे सहकार्य घेण्यात आले.
  - शिक्षकांना प्रशिक्षित करणे आणि रस्ता सुरक्षा उपक्रमाची अंमलबजावणी आणि देखरेख "रोड सेफ्टी फ्रेंड्स" (RSFs) नावाचा विद्यार्थी गट तयार करण्यात आला.
  - विविध भागधारकांचा समावेश असलेली सल्लागार समिती स्थापन करण्यात आली
  - शिक्षक, विद्यार्थी आणि पालकांसाठी भिक्तीफलक (पोस्टर) विकसित करण्यात आले
- पायाभूत सुविधांमधील सुधारणा
  - अति धोक्याच्या चौकात पदपथाची संरक्षक जाळी (रेलिंग) आणि रस्त्यावरील फलक/चिन्हे इत्यादी सुविधांमध्ये बदल
  - प्रकल्पातील प्रत्येक शाळेसाठी शाळा रस्ते सुरक्षा योजना विकसित करण्यात आली.
- व्यवस्थापन/ कार्य यामध्ये सुधारणा
  - जनजागृती करण्यासाठी प्रशिक्षण कार्यक्रम, शाळेतील एकत्रीकरण, उन्हाळी शिबिरे आणि आंतरशालेय स्पर्धा असे कार्यक्रम आयोजित केले
  - रस्ता सुरक्षेसंदर्भात इंग्रजी आणि असामी भाषेमध्ये तयार केलेले साहित्य आणि विद्यार्थी पुस्तिकांचे वितरण.
  - युवकांच्या सहभागासाठी आराखडा / डिझाईन स्पर्धा आणि कार्यशाळांचे आयोजन
- हस्तक्षेपानंतरची स्थिती
  - जास्त धोक्याच्या चौकात पायाभूत सुविधेत सुधारणा
  - शैक्षणिक कार्यक्रमांद्वारे जागरूकता आणि सहभागिता वाढवणे
  - प्रकल्पातील शाळांमध्ये सुधारित रस्ता सुरक्षा उपाय योजना

## परिणाम

- **उपलब्धी**
  - निर्धारित चौकात सुधारित सुरक्षित पायाभूत सुविधा
  - शाळा, पालक आणि विद्यार्थी यांचा यशस्वी सहभाग
  - रस्ता सुरक्षेबद्दल जागरूकता आणि समज वाढली
  - शिक्षक प्रशिक्षणासाठी अभ्यासक्रम (मॉड्यूल) विकसित केला.
  - शाळेसाठी रस्ता सुरक्षा आराखडा तयार केला.
- **भविष्यातील योजना**
  - रस्ता सुरक्षा उपक्रमांचे सातत्याने निरीक्षण आणि मूल्यमापन
  - यशस्वी धोरणांचा अधिकाधिक शाळा आणि क्षेत्रांमध्ये विस्तार
  - व्यापक प्रसारासाठी प्रसार माध्यमांचा सहयोग

## प्रतिक्रिया आणि परिणाम

- वाढलेल्या जागरूकतेबद्दल शिक्षक, पालक आणि विद्यार्थ्यांकडून सकारात्मक अभिप्राय.
- सुरक्षित वातावरण तयार करण्यात "रोड सेफ्टी फ्रेंड्स" चा प्रभाव दर्शविणाऱ्या प्रतिक्रिया / प्रशंसापत्रे.
- दिसून आलेल्या सकारात्मक बदलांसाठी स्थानिक अधिकाऱ्यांकडून मान्यता.
- शालेय रस्ता सुरक्षा योजनेनुसार शालेय परिसरात मुलांना शाळेत सोडण्याची जागा, नो पार्किंग च्या जागा निर्देशित करण्यासाठी हलवता येणाऱ्या वस्तू उदा. कोन(शंक्कू), सुरक्षा जाळी / बॅरिकेड्स इ. फायदेशीर ठरल्या

## प्रयत्नांमधील सातत्य टिकविण्यासाठी

- भागधारक आणि सरकारी विभागांचे कायम असलेले सहकार्य
- रस्ता सुरक्षा शिक्षणाचा शालेय अभ्यासक्रमात अंतर्भाव.
- नवनवीन येणाऱ्या आव्हानांना तोंड देण्यासाठी नियमित मूल्यांकन आणि बदल
- 'रस्ता सुरक्षा मित्र' हे शाळेच्या इको क्लब (पर्यावरण मित्र) सारखा अविभाज्य भाग आहेत, आधीचे सुरक्षा मित्र पुढच्या वर्गात जाताना किंवा शाळा सोडून जाताना ते नवीन मित्रांची नियुक्ती करतात
- राष्ट्रीय छात्र सेना (National Cadet Corps) द्वारे जागृती कार्यक्रम राबविण्यासाठी चार महाविद्यालयातील ४० राष्ट्रीय छात्र सेनाचे जवान 'रस्ता सुरक्षा मित्र' बनून युवकांचा सहभाग.

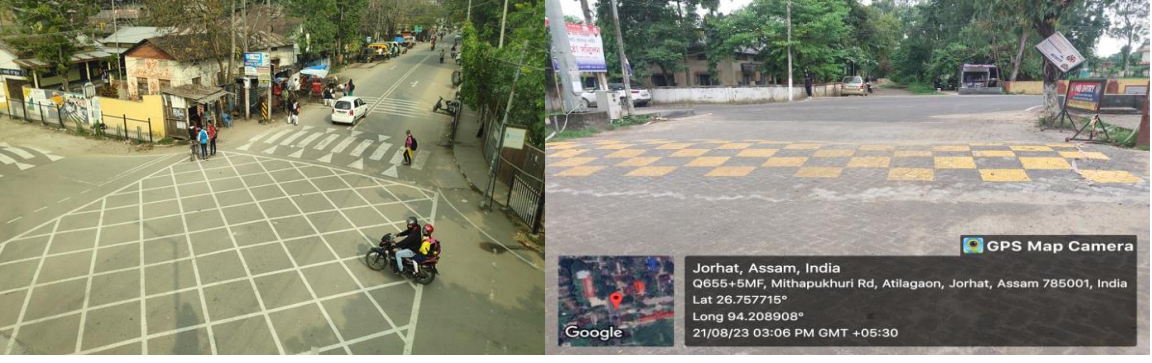
जोरहाट शहरातील **सुरक्षित बालपणासाठी सुरक्षित रस्ते (SRSC) प्रकल्प**, पायाभूत सुविधांमध्ये सुधारणा, शिक्षण आणि सामुदायिक सहभागावर भर देऊन शालेय मुलांसाठी सुरक्षित रस्ता बनवण्यासाठी केलेल्या सर्वांगीण उपाय योजनांचे उदाहरण आहे. त्यात मिळालेले यश, हे भविष्यातील अशा उपक्रमांसाठी आदर्श ठरू शकते.



पहिली पायरी: सर्वेक्षण करून परिस्थिती समजून घेणे तयार करणे



चौथी पायरी: सुरक्षित शाळा परिसर आणि रस्ते सुरक्षा मित्र



चौकामध्ये पादचाऱ्यांना रस्ता ओलांडण्यासाठी चारी बाजूंनी उंच केलेला चौक, रस्त्यावरील फलक (चिन्हे), पादचाऱ्यांसाठी संरक्षक कठडे, पादचाऱ्यांसाठी हंप (उंच रस्ते) आणि त्यावर मार्किंग याचा वापर करून केलेली चौकाची सुधारणा.



रस्ता सुरक्षा बल' मधील विद्यार्थ्यांच्या मदतीने प्रवेशद्वाराचे नियोजन

स्रोत: सुरक्षित बालपणासाठी सुरक्षित रस्ते

<https://www.ceeindia.org/safer-roads-for-safer-childhood-srsc->

## पुणे महानगरपालिकेची पुणे शालेय प्रवास सुधारणा योजना

**उद्दीष्ट:** हा कार्यक्रम सर्व वयोगटातील आणि लहान बालकांसह, विविध क्षमता असलेल्या मुलांसाठी, संवेदनशील नियोजन आणि शाळा परिसराच्या आराखड्याद्वारे शाळांमध्ये सुरक्षित प्रवेशाची उद्दीष्ट्य ठेवतो.

या कार्यक्रमात, प्रामुख्याने, पुणे शहरातील शाळा परिसर ओळखणे आणि अंगणवाड्यांपासून ते उच्च माध्यमिक शाळांपर्यंत सर्व वयोगटातील मुलांसाठी, शाळेपर्यंतचा प्रवास अधिक सुरक्षित करण्यासाठी, वाहतूक विषयक बदल करणे हे अंतर्भूत आहे.

### भागीदार आणि त्यांच्या भूमिका (जबाबदारी)

#### शासकीय संस्था

पुणे महानगरपालिका: प्रकल्प प्रमुख

PMPML: पुणे महानगर परिवहन महामंडळ मर्यादित

पुणे वाहतूक शाखा

#### तांत्रिक भागीदार

डब्ल्यूआरआय( वर्ल्ड रिसोर्स इंस्टीट्यूट) आणि परिसर : रस्त्याविषयीच्या पायाभूत सुविधांच्या रचनेविषयी मार्गदर्शन  
सेफ किड्स फाऊंडेशन: विद्यार्थी आणि कर्मचाऱ्यांना सहभागी करून घेणारे उपक्रम राबविणे

#### डिजाइन टीम

शून्य स्टुडिओ (खराडी विभाग)

स्टुडिओ इनफिल (पर्वती- बिबवेवाडी विभाग)

अर्चना कोठारी, दशमा सोनी, चिन्मय नागपूरकर, चैताली पाटील (डेक्कन विभाग)

#### सहभागी शाळा

##### डेक्कन विभाग

एमईएस विमलाबाई गरवारे हायस्कूल

एमव्हीएम पंडितराव आगाशे शाळा

रामचंद्र राठी शाळा

सिम्बोयसिस शाळा

##### खराडी विभाग

पीडीईए इंग्रजी माध्यमाची शाळा

पीडीईए मराठी माध्यमाची शाळा

इऑन ज्ञानांकुर इंग्रजी माध्यमाची शाळा

कै. राजाराम पठारे शाळा, पर्वती

##### बिबवेवाडी विभाग

राजीव गांधी ई-लर्निंग शाळा

सिटी इंटरनेशनल स्कूल

मुक्तांगण हायस्कूल

### प्रक्रिया

शैक्षणिक सहलीपैकी ४३% सहली चालत आणि ४% सहली सायकलवरून केल्या जातात. बालवाडी /प्री-स्कूल ते उच्च माध्यमिक शाळकरी मुलांना रस्त्यावरील असुरक्षित पायाभूत सुविधा, क्रॉसिंगमध्ये अडचण, पार्किंगचे अतिक्रमण, सावलीची कमतरता किंवा अपुरी प्रकाश व्यवस्था, शाळेच्या परिसरामध्ये वाहतूक नियमांच्या अंमलबजावणीचा अभाव आणि परिसरातील समाजकटक कृत्ये अशा विविध समस्यांना तोंड द्यावे लागले.



पुण्यातील ९ झोनसाठी आराखडा / डिझाईन स्पर्धा आयोजित करण्यात आली, त्यातून उत्तम आराखड्याची परिक्षकांतर्फे निवड करण्यात आली. ३ विजेत्या झोनच्या संधानी सुरक्षित प्रवासासाठी सुचवलेले विविध उपाय प्रायोगिक स्वरूपात लागू केले. या प्रयोगाच्या मूल्यमापनाच्या आधारे, पुणे मनपाद्वारे कायमस्वरूपी अंमलबजावणीसाठी प्रस्तावात सुधारणा करण्यात आल्या.

नियोजन आणि अंमलबजावणीमध्ये अनेक भागधारकांना सहभागी करून घेण्यात आले, ज्यामध्ये शाळा वाहन /बस सेवेची शक्यता तपासण्यासाठी पुणे महानगर परिवहन महामंडळ मर्यादित, वाहतूक नियंत्रण दिवे / सिग्नलच्या वेळा, वाहतूक मार्गांचे पुनर्रचना / री-रूटींग, हेल्मेट आणि सीट बेल्टच्या वापराबाबत मार्गदर्शनासाठी वाहतूक पोलिस यांचा समावेश आहे. पायाभूत सुविधा आणि आराखड्यासंदर्भात सूचना तसेच विद्यार्थी, कर्मचारी आणि पालक यांना सहभागी करून घेण्याकरिता स्वयंसेवी संस्थांचा सहभाग होता.

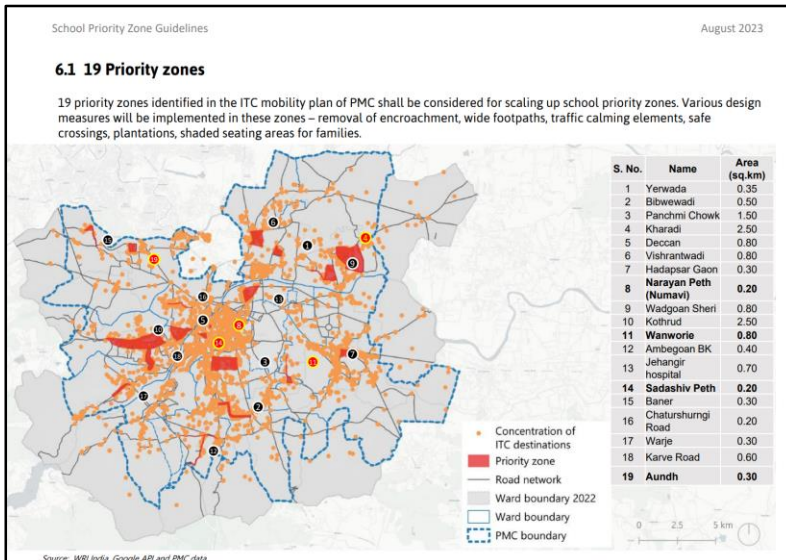
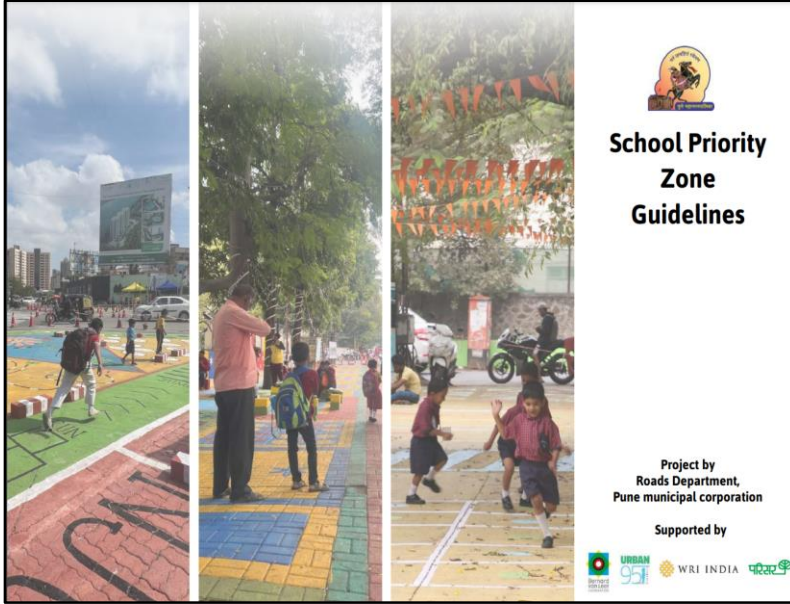
### पायाभूत सुविधांमध्ये सुधारणा

सुधारणांची यादी तयार करण्यात आली आणि शालेय क्षेत्राचे स्पष्ट चिन्हांकन, रहदारीचे नियमन करण्यासाठी खांबांचा (बोलाईस) वापर, रस्त्यावर सामग्रीचा / फर्निचरचा उपयोग आणि इतर परस्परसंवादी घटक यांसारख्या (तात्पुरत्या) धोरणात्मक उपायांद्वारे प्रयत्न केले गेले.

### प्रयत्नांमधील सातत्य टिकविण्यासाठी

- या उपक्रमाची व्याप्ती वाढवण्यासाठी GIS data च्या विश्लेषणाच्या आधारे आणखी शाळा परिसर निर्धारित केले जातील. पुणे मनपाने, शाळा परिसराचे प्रमाण वाढवण्यासाठी शाळा प्राधान्य क्षेत्रे निर्धारित केली आहेत.
- आराखड्याविषयीची (डिझाईन) मार्गदर्शक तत्त्वे पुणे मनपाने विकसित केली आहेत आणि हा दस्तऐवज पुणे मनपाच्या संकेतस्थळावर उपलब्ध आहे

<https://www.pmc.gov.in/sites/default/files/school-priority-zone-guidelines28-11.pdf>



## गुड समरिटन कायदा

मोटर वाहन कायदा १९८८ आणि मोटर वाहन (सुधारणा) कायदा, २०१९ अंतर्गत गुड समरिटन कायदा गुड समरिटनला कायदेशीर संरक्षण प्रदान करतो:

- जो व्यक्ती अपघातातील जखमींची मदत करून त्यांचा जीव वाचवतो, त्याला गुड समरिटन समजले गेले पाहिजे आणि त्याला आदरपूर्ण वागणूक दिली पाहिजे.
- एका गुड समरिटनला, ज्याने अपघाताबद्दल पोलिसांना माहिती दिली आहे किंवा जखमीला इस्पितळात घेऊन आला आहे त्याला इस्पितळ किंवा पोलिसांकडून कोणत्याही वैयक्तिक अथवा इतर माहितीसाठी विचारणा केली जाऊ नये तसेच त्याला कोणताही अर्ज किंवा उपचाराचा खर्च करणे यासाठी विचारणा केली जाऊ नये आणि त्याला लगेच जाण्याची परवानगी सुद्धा देण्यात यावी.
- एका गुड समरिटनला त्यांची वैयक्तिक माहिती उघड करण्याची आवश्यकता नाही तसेच त्यांच्यावर इच्छेविरुद्ध अपघाताचा साक्षीदार होण्यासाठी पोलिस अथवा इस्पितळाला दबाव आणता येणार नाही.
- प्रत्येक शासकीय आणि खाजगी इस्पितळाने गुड समरिटनची सनद (चांगल्या समरिटनचे अधिकार) प्रकाशित केले पाहिजेत आणि ते दर्शनी भागात तसेच संकेतस्थळावर प्रदर्शित केले पाहिजेत.
- जर गुड समरिटन तपासणीकरिता किंवा प्रत्यक्ष साक्षीदार व्हायला तयार असेल तर कायदा त्याच्या तपासणीकरिता आणि त्यांच्या अधिकाराचे रक्षण करण्यासाठी CMVR अंतर्गत असलेला हा कायदा मार्गदर्शक तत्वे प्रदान करतो. तपासणी दरम्यान गुड समरिटनला होणारा त्रास आणि गैरसोय प्रतिबंधित करतो.

गुड समरिटन कायदा लोकांना कोणत्याही रस्ता अपघातग्रस्तांना मदत करण्यासाठी आणि त्यांना आपत्कालीन परिस्थितीत आवश्यक मदत देण्यासाठी प्रोत्साहित करण्यासाठी आणला आहे. हा त्यांच्या हक्काचे, सोयीचे रक्षण करतो आणि जीवनरक्षक म्हणून त्यांना प्रोत्साहित करतो. काही राज्यांमध्ये राज्य सरकारकडून गुड समरिटनला रोख बक्षिसे आणि पुरस्कार दिले जातात

## प्रथम सुचनाकर्ता

महाराष्ट्र राज्य आपत्ती व्यवस्थापन प्राधिकरणाने राष्ट्रीय आपत्ती व्यवस्थापन प्राधिकरणाच्या समन्वयाने पुण्यासह २० जिल्ह्यांमध्ये 'आपदा मित्र' योजना लागू केली आहे. आपत्तींमुळे होणारी जीवितहानी कमी करणे आणि प्राथमिक बचाव आणि प्रथमोपचाराचे प्रशिक्षण देऊन स्थानिक नागरिकांमध्ये स्वयंसेवा करण्याची संस्कृती निर्माण करणे हे या योजनेचे उद्दिष्ट आहे. प्रशिक्षित स्वयंसेवक कोणत्याही आणीबाणीच्या वेळी प्रथम प्रतिसादकर्ता म्हणून योगदान देतात, मदत आणि बचावासाठी स्थानिक प्रशासनाशी समन्वय साधतात, आपत्कालीन सेवा देणाऱ्यांना मदत करतात, पीडितांना जीवनदान देतात आणि अशा घटनेच्या नोंदी ठेवण्यासाठी मदत करतात. पुणे जिल्ह्यात या योजनेअंतर्गत ५०० प्रशिक्षित स्वयंसेवक आहेत. यामध्ये राष्ट्रीय छात्र सेना (NCC), राष्ट्रीय सेवा योजना (NSS), नेहरू युवा केंद्र संगठन (NYKS), स्वयंसेवी संस्था (NGO) तसेच नागरिकांचा समावेश आहे.

आपदा मित्राच्या प्रशिक्षण मॉड्यूल्समध्ये प्रथमोपचार प्रशिक्षण, सीपीआर, बेसिक लाइफ सपोर्ट (बीएलएस), गर्दीचे व्यवस्थापन आणि विशिष्ट आपत्तीसाठी बचाव प्रशिक्षणाचा समावेश आहे.

## प्रथमोपचार

### 1. प्रथमोपचाराच्या किमान आवश्यकता

- प्रथमोपचार किट
- प्रथमोपचार व्यवस्थेची जबाबदारी घेण्यासाठी नियुक्त केलेली व्यक्ती
- विद्यार्थी आणि कर्मचाऱ्यांसाठी प्रथमोपचार व्यवस्थेबाबत माहिती

## 2. प्रथमोपचार करणार्या व्यक्तीची मुख्य जबाबदारी

प्रथमोपचार करणार्या व्यक्तीने प्रमाणित प्रशिक्षण अभ्यासक्रम पूर्ण करणे आवश्यक आहे. शाळा किंवा महाविद्यालयात त्यांची मुख्य कर्तव्ये खालील प्रमाणे:

- सामान्य दुखापती किंवा आजार असलेल्यांना आणि शाळेत आणि शाळेच्या परिसरात अपघातातील जखमींना तात्काळ मदत देणे.
- जेव्हा आवश्यक असेल तेव्हा, रुग्णवाहिका किंवा इतर व्यावसायिक मदतीला संपर्क केल्याची खात्री करणे.

## 3. प्राथमिक उपचाराच्या गरजेचे मूल्यांकन शाळा आणि महाविद्यालयाने विचारात घेतले पाहिजे

प्राथमिक उपचारांच्या गरजांसाठी धोक्यांचे मूल्यमापन करताना शाळा आणि महाविद्यालयांमधील कर्मचारी, विद्यार्थी आणि अभ्यागतांचा समावेश असतो. यासाठी पुढील मुद्दे विचारात घ्यावेत:

### A. शाळा आणि महाविद्यालयाचा आकार आणि ते वेगवेगळ्या परिसरात असल्यास

शाळा व्यवस्थापन समिती / मुख्याध्यापक यांनी एकापेक्षा जास्त इमारती असल्यास प्रथमोपचार सेवा देण्याची अतिरिक्त व्यवस्था केली पाहिजे. शाळा आणि महाविद्यालयाच्या प्रत्येक ठिकाणी पुरेशी सेवा देण्यासाठी किती प्रथमोपचार कर्मचाऱ्यांची गरज आहे याचा त्यांनी विचार केला पाहिजे.

### B. शाळा आणि महाविद्यालयाचे ठिकाण

स्थानिक आपत्कालीन सेवेला शाळा आणि महाविद्यालयाचे स्थान लिखित स्वरूपात कळवणे ही योग्य पद्धत आहे, विशेषतः जेव्हा ते आपत्कालीन सेवांपासून दूर अंतरावर आहे. तसेच, विशिष्ट परिस्थितीत त्यांना शाळा आणि महाविद्यालयाच्या परिसरात प्रवेश करण्यासाठी अडचण असल्यास त्याची त्यांना माहिती द्या. जर शाळा-महाविद्यालयात एकापेक्षा जास्त प्रवेशद्वार असतील तर त्यांनी कोठे किंवा कोणाला संपर्क करावा याच्या सूचना आपत्कालीन सेवांना देण्यात याव्यात.

### C. विशिष्ट संकट/आपत्ती किंवा धोके

शाळा आणि महाविद्यालयाच्या नजीकचे धोकादायक ठिकाण जसे रस्ता क्रॉसिंग, वळण, चौक इत्यादी आणि तात्पुरते धोके, जसे की, परिसरातील वाहनांची ये-जा, असुरक्षित जागा, दुरूस्तीचे काम यांचा देखील विचार केला पाहिजे आणि योग्य अल्पकालीन उपाययोजना तयार ठेवायला हव्यात.

### D. विशेष गरज

- दिव्यांग किंवा विशेष आरोग्य सेवा आवश्यक असलेले कोणतेही कर्मचारी किंवा विद्यार्थी
- शाळा आणि कॉलेजचा साधारण वयोगट: प्राथमिक व माध्यमिक शाळा, उच्च माध्यमिक शाळा / हायस्कूल आणि महाविद्यालयातील विद्यार्थ्यांना त्यांच्या वयोमर्यादेनुसार वेगवेगळ्या प्रथमोपचार पद्धती आवश्यक असतात. लहान मुलांच्या वयानुसार त्यांना आवश्यक अशी प्रथमोपचार पद्धती ठरते उदा: रिसुसिटेशन पद्धत.

### E. अपघातांची आकडेवारी

- अपघाताविषयीची एकंदर तपशीलवार माहिती / आकडेवारी मुळे सर्वसामान्य दुखापती, अपघाताच्या वेळा, ठिकाण आणि विशिष्ट ठिकाणी घडणाऱ्या घडामोडी यांची माहिती मिळते. ही आकडेवारी धोक्यांचे मूल्यांकन करण्यासाठी, तसेच अधिक लक्ष देण्याची आवश्यकता असलेले मुद्दे आणि तेथे प्रथमोपचाराची तरतूद करण्यासाठी उपयुक्त ठरू शकते.

प्रथमोपचारात विचारात घ्यायच्या मुद्द्यांचे मूल्यांकन

- शाळा आणि महाविद्यालयाच्या परिसराचा आकार आणि प्रवेशद्वारासह नकाशा
- अधिक धोका असलेला परिसर (तंत्रज्ञान, गृह अर्थशास्त्र, विज्ञान)
- प्रवेशद्वार असलेल्या परिसर/इमारतींची संख्या
- परिसरातील कर्मचारी आणि विद्यार्थ्यांची संख्या
- धोक्यांचे स्वरूप

- मागील अपघाताच्या घटना आणि आणि दुखापती
- नियोजित वेळेशिवाय इतर वेळी चालणारे अधिकृत कार्यक्रम
- शाळा आणि महाविद्यालयाच्या सहली आणि निसर्ग शिबिरांचे स्थान आणि स्वरूप
- शाळा आणि महाविद्यालयाच्या स्वतःच्या किंवा कंत्राटी गाड्या
- परिसरातील वैद्यकीय सुविधा पत्ता आणि अंतर

#### 4. प्रथमोपचार देणार्या व्यक्तींची आवश्यक संख्या

यासाठी विशिष्ट असा कोणताही नियम नाही. संस्थांना त्यांच्या स्वतःच्या परिस्थितीनुसार आणि संभाव्य धोक्याच्या मूल्यांकनावर आधारित अंदाज बांधवा लागतो. सामान्यपणे अशी शिफारस केली जाते की कमी जोखमीच्या ठिकाणी किंवा ५० ते १०० कर्मचारी असलेल्या शाळा आणि महाविद्यालयाकडे प्रथमोपचाराच्या कामासाठी किमान एक व्यक्ती असला पाहिजे. एकापेक्षा जास्त परिसर असल्यास तसेच एकापेक्षा अधिक शिफ्ट चालत असल्यास प्रति शिफ्ट आणि प्रति परिसर एक प्रथमोपचार करणारा व्यक्ती/ मदतकर्ता असावा. प्रत्येक संस्थेकडे कामकाजाच्या वेळी प्रथमोपचार करणारा एका व्यक्ती असणे आवश्यक आहे.

#### 5. शाळा आणि महाविद्यालयांनी त्यांच्या धोक्याच्या मूल्यमापनाच्या आधारे तरतूद करावी

प्रथमोपचार कर्मचाऱ्यांच्या आवश्यक संख्येचा विचार करताना प्रशासकीय मंडळाने याचादेखील विचार केला पाहिजे:

- शाळा आणि महाविद्यालयाला रस्ता अपघाताव्यतिरिक्त असलेली इतर संकटे आणि धोके यांचे मूल्यांकन करून तरतूद करावी.
- शाळा आणि महाविद्यालय सुरू होण्याच्या आणि सुटण्याच्या वेळा आणि मधल्या सुटीसाठी पुरेशी तरतूद करावी. वाहतुकीचे आणि मुख्य प्रवेशद्वाराचे व्यवस्थापन करणाऱ्या पर्यवेक्षकांना प्रथमोपचार प्रशिक्षण घेण्यासाठी प्रोत्साहित करणे ही एक चांगली पद्धत आहे .
- मदत करणाऱ्या कर्मचाऱ्यांच्या रजेसाठी आणि अनुपस्थितीच्या बाबतीत पुरेशी तरतूद असली पाहिजे.
- शाळा आणि महाविद्यालयाच्या सहलींसारख्या, बाहेरील उपक्रमांसाठी प्रथमोपचार तरतूदी. जर प्रथमोपचार करणारी व्यक्ती विद्यार्थ्यांसोबत बाहेरगावी जाणार असेल तर शाळा आणि महाविद्यालयात पुरेशी प्रथमोपचार व्यवस्था असेल का?, याचा विचार करावा.
- विज्ञान, तंत्रज्ञान, गृहविज्ञान, अर्थशास्त्र, शारीरिक शिक्षण अशा प्रयोगात्मक विभागांसाठी प्रथमोपचाराची पुरेशी तरतूद असली पाहिजे.
- नियोजित वेळेव्यतिरिक्तच्या उपक्रमांना (उदा. क्रीडा उपक्रम, क्लब इ) प्रथमोपचाराची पुरेशी तरतूद असली पाहिजे
- शाळा आणि महाविद्यालयीन जेवणाचे तसेच बस, व्हॅन, रिक्शा यांचे कंत्राटदार यांच्याशी केलेल्या करारात त्यांच्या कर्मचाऱ्यांसाठी संयुक्तपणे प्रथमोपचार करण्याची तरतूद करावी

#### 6. प्रथमोपचार देणार्या व्यक्तींची निवड

प्रथमोपचार सुविधा पुरवणे हा कर्मचाऱ्यांच्या कराराचा भाग नसल्यास, लोक स्वयंस्फूर्तीने प्रथमोपचार करण्यास पुढे येतात. प्रथमोपचार देणाऱ्या व्यक्ती निवडताना, प्रशासकीय मंडळ/ मुख्य शिक्षकांनी खालील कौशल्ये असलेल्या व्यक्तीचा विचार केला पाहिजे:

- विश्वासार्हता आणि संवाद कौशल्ये
- कल आणि नवीन ज्ञान आत्मसात करण्याची तसेच नवीन कौशल्ये शिकण्याची क्षमता
- तणावपूर्ण आणि आपत्कालीन परिस्थितीत शारीरिक श्रम करण्याची क्षमता
- सर्वसामान्य कामे. आपत्कालीन स्थितीत मदतीसाठी तात्काळ जाण्यासाठी सक्षम असणे आवश्यक आहे

#### 7. प्रथमोपचार कर्मचा-यांशी संपर्क साधणे

सर्व शाळा आणि महाविद्यालयीन कर्मचाऱ्यांना प्रथमोपचार कर्मचाऱ्याशी संपर्क कसा साधायचा हे माहित असणे आवश्यक आहे. एखाद्या दूरवरच्या भागात (क्रीडांगण) किंवा शाळा परिसरात आपत्कालीन परिस्थिती उद्भवल्यास, काय करायचे यासाठी सर्वमान्य कार्यपद्धती असावी.

नियामक मंडळाने/ मुख्याध्यापकांनी प्रत्येकाला शाळा आणि महाविद्यालयातील प्रथमोपचार व्यवस्थेची माहिती कशी देता येईल याचा विचार केला पाहिजे. सर्वांना माहिती असणाऱ्या, समजतील अशा आणि सर्वमान्य अशा योग्य कार्यपद्धती असणे आवश्यक आहे. प्रथमोपचार किटचे ठिकाण, सुविधा आणि कर्मचारी याबद्दल सर्वांना माहिती द्यावी. स्पष्ट आणि सर्वांना सहज समजतील अशा पद्धतीने प्रथमोपचारासंबंधी सूचना प्रदर्शित केल्या पाहिजेत.

प्रथमोपचार प्रशिक्षणात खालील बाबींचा समावेश असला पाहिजे, पण ते इतकेच मर्यादित असू नये

- मूलभूत जीवन रक्षण
- आपत्कालीन वैद्यकीय सेवा सक्रिय करणे
- कार्डियो पल्मोनरी रीसुसिटेशन
- मूलभूत प्रथमोपचार- DRSABCD (रुग्णाचा धोका ओळखणे, त्याला प्रतिसाद, आवश्यक असल्यास अधिकच्या वैद्यकीय मदतीचे प्रयत्न, श्वसनमार्गासाठीचे साधन, श्वासोच्छ्वास, सीपीआर, हृदयाचे ठोके नियंत्रित करणे)
- अपघात आणि आपत्कालीन सामान्य शस्त्रक्रिया
- प्रथमोपचार किट

### मुलांना सुरक्षित ठेवणे

एखाद्या मुलाला काय त्रास होऊ शकतो हे शोधून, मुलांना सुरक्षित ठेवण्याचे मार्ग शोधणे ही मोठ्या लोकांची/प्रौढांची जबाबदारी आहे. लहान मुलांची सुरक्षितता वाढवण्यासाठी आपणही वापरू शकता असे मुद्दे पुढे आहेत:

1. धोके काढून टाका / कमी करा
2. धोक्याची पातळी कमी करा
3. धोकादायक गोष्टींना प्रतिबंध घाला
4. धोका कमी करण्यासाठी मुलांमध्ये बदल घडवा
5. तुम्ही स्वतः नेहमी सुरक्षित मार्गाचा अवलंब करा
6. मुले गोष्टी योग्य प्रकारे करू शकतील यासाठी लागणारे कौशल्ये शिकण्यास त्यांना मदत करा
7. काय करावे आणि काय करू नये हे त्यांना शिकवा
8. शेवटी, जर ते असे काही करत असतील जे तुम्हाला धोकादायक वाटत असेल, तर ते तात्काळ थांबवा

### महत्वाच्या नोंदी

स्थानिक संपर्क क्रमांक

1. रुग्णवाहिका
2. अग्निशमन दल
3. शाळेतील प्रथमोपचार करणारी व्यक्ती
4. नजीकच्या इस्पितळातील बालकांसाठीची आपत्कालीन सेवा
5. त्या क्षेत्रातील पोलिस ठाणे/ हेल्पलाइन क्रमांक
6. बाल सुरक्षा सेवा
7. इतर

स्रोत: एफएएसटी, मुले आणि शिक्षकांसाठी प्रथमोपचार पुस्तिका, ऍस्टर सीएमआय इस्पितळ

## सत्र ६ - उजळणी

### सत्राचा उद्देश

- प्रशिक्षणार्थीच्या शंका, प्रश्न, मुद्दे यांचे निरसन होऊन या प्रशिक्षणातील माहितीची उजळणी होण्यास मदत होईल.
- मूल्यांवर आधारित संरचनेत प्रशिक्षणाच्या आधारे समस्या सोडवण्यासाठी राइज मूल्याधिष्ठीत दृष्टीकोनास बळकटी देणे.

### कालावधी: 30 मिनिटे

### आवश्यक साहित्य

1. फ्लिपचार्ट अथवा फळा
2. मार्कर पेन
3. स्टीकी नोट्स
4. स्टॉप वॉच
5. RISE मूल्यांवर आधारित संरचनेची छापील पत्रिका

### सत्राचे नियोजन

#### उजळणी

आत्तापर्यंतच्या सत्रांबद्दल विचार करण्यासाठी प्रशिक्षणार्थीना काही मिनिटे वेळ द्या आणि नंतर त्यांना त्यांचे मत खालील मुद्द्यांच्या आधारे मांडायला सांगा:

1. रस्ते सुरक्षिततेच्या दृष्टीने शिकलेल्या महत्वाच्या बाबी
2. त्यांचे प्रश्न अथवा स्पष्टीकरणाची आवश्यकता असलेले मुद्दे
3. चर्चेमुळे मनात आलेले अनुभव
4. काळजीचे मुद्दे
5. राइज मूल्यांवर आधारित संरचना

सहाय्यकाने वरील गटात प्रशिक्षणार्थीच्या प्रतिसादाची नोंद फळ्यावर करावी. गरजेप्रमाणे या नोंदीच्या आधारे स्पष्टीकरण द्यावे आणि पुढील सत्रात त्याच्यावर अधिक भाष्य करावे.

किंवा यापूर्वीच्या सत्रांच्या महत्वाच्या विषयांवर प्रश्नमंजुषा घेता येईल

#### राइज मूल्याधारित रचनेची ओळख

राइज मूल्यावरील रचनेची पत्रिका सर्वांना द्यावी आणि ही मूल्ये रस्ता सुरक्षेच्या कार्यक्रमाचा कसा भाग आहेत: "का, काय, कसे, कोण" यासंदर्भात पुन्हा सांगावे. भागधारकांमध्ये सहभागी आणि मूल्याधारित दृष्टिकोन निर्माण करणारी राइज मूल्याधारित रचना बाल व किशोरवयीनांच्या रस्ते सुरक्षा संदर्भात अधिक समजून घ्या,

IDOBRO द्वारा निर्मित राइज मूल्ये, तत्वे, रचना यांची थोडक्यात ओळख करून द्या

1. सकारात्मक कृतींसाठी वर्तन बदलाचा मूल्याधारित दृष्टिकोन
2. शाश्वत विकास आणि सामाजिक समस्या सोडवण्याच्या दृष्टीने तरुणांना आणि प्रौढांना विश्लेषणात्मक कृती आणि वर्तन बदलांसाठी प्रशिक्षित करा.

लहान मुले/ बालके आणि किशोरवयीनांच्या रस्ता सुरक्षेचा आणि राइज मूल्याधारित रचनेचा संबंध स्पष्ट करा. प्रश्न सोडवताना सर्वांगीण विचार आणि सहयोगीतेचे महत्व त्यांना विषद करा.

## राइज मूल्ये

राइज मूल्ये- जबाबदार, सर्वसमावेशक, शाश्वत, पर्यावरण स्नेही- ही सकारात्मक कृती आणि परस्पर सहभागातून कार्य करण्यासाठी सार्वत्रिक मूल्ये आहेत.



## राइज मूल्यांची व्याख्या

- **जबाबदार/ मालकी हक्क** - एखाद्याच्या कृतीवर चिंतन करा आणि/किंवा कृती करण्याची जाणीव असू द्या.
- **सर्वसमावेशक (नागरिकत्व)**- इतरांच्या हिताचा आणि/किंवा आपल्या एखाद्या कृतीचा इतरांवर कसा परिणाम होतो याचा विचार करा.
- **शाश्वतता (उपक्रमशीलता)**- स्थायी बदल घडवण्यासाठी सकारात्मक कृती दीर्घकाळ कशी चालू ठेवता येईल याचा विचार करा.
- **व्यवस्थेची स्नेहपूर्ण (भागीदारी)**- लोकहितासाठी मोठ्या प्रमाणावरील समस्या सोडविण्यासाठी एकत्रित काम करण्यासाठी सहयोगी दृष्टिकोन स्वीकारा.

## सहभागीतेच्या तत्वाची राइज मूल्ये

राइज मूल्ये – जबाबदार, सर्वसमावेशक, शाश्वत आणि पर्यावरण स्नेही – ही प्रत्येक व्यक्ती आणि संस्थांचा भाग आहेत. ही आपल्या समाजव्यवस्थेची निर्देशक आहेत. राइज मूल्ये घरी, कामाच्या ठिकाणी, खेळाच्या मैदानावर आणि समुदायांमध्येही लागू होतात.

## कृतीसाठी राइज रचना

राइज रचना ही विविध व्यक्ती आणि संस्थांना सकारात्मक कृतीसाठी योजना तयार करण्याची संधी देते. त्यामुळे काय? काय ? कुठे ? आणि कसे ? या मूलभूत प्रश्नांची उत्तरे व्यवस्थितरित्या मिळवून देते. राइज मूल्ये आणि तत्वे भागीदारीसाठी संधी उपलब्ध करून देतात, ज्यामुळे राइज रचनेवर आधारित अंतिम उपक्रमाचा विस्तार करण्यात मदत होते.

## सत्र ७ - सुरक्षित रस्त्यांसाठी संस्थात्मक भूमिका

### सत्राचा उद्देश

1. रस्ता सुरक्षा व्यवस्थापनावरील उपायांची अंमलबजावणी करण्यासाठी सामूहिक कृती आणि सहयोगी दृष्टिकोनाची आवश्यकता तपासणे
2. शाळांच्या आसपास रस्ता सुरक्षा मजबूत करण्यासाठी विविध विभागांच्या भूमिकांबाबत चर्चा करणे

### तयारी आणि साहित्य

विभागीय भूमिका आणि सुरक्षित प्रणाली दृष्टिकोनाच्या घटकांवर पत्रिका

### कालावधी: ६० मिनिटे

### सत्राची रचना

सत्राचा उद्देश सांगा म्हणजेच 'सुरक्षित रस्त्यांसाठी संस्थात्मक भूमिका ओळखणे आणि त्याबाबत विस्तृत मांडणी करणे'. पुढील चर्चेत रस्ते सुरक्षा व्यवस्थापनासाठी प्रभावी उपाय अंमलात आणण्यासाठी सामूहिक कृती आणि सहकार्याची आवश्यकता यावर देखील चर्चा होईल.

गट कार्यापूर्वी, रस्ते सुरक्षेसाठी जागतिक कृती आराखड्यात वर्णन केलेल्या 'रस्ता सुरक्षा व्यवस्थापनातील उभा आणि आडवा समन्वय' या चौकटीची ओळख करून द्या. हा आराखडा सर्वसमावेशक रस्ता सुरक्षा साध्य करण्यासाठी शासकीय संस्थेच्या अंतर्गत समन्वय (उभा) आणि इतर विविध क्षेत्रांमधील सम पातळीवरील समन्वय (आडवा) या दोन्ही गरजांवर भर देतो.

1. **(अनुलंब) उभा समन्वय:** गटांनी रस्ता सुरक्षा व्यवस्थापनामध्ये योगदान देणाऱ्या मुख्य संस्था आणि प्रत्येक संस्थेमधील श्रेणीनुसार समन्वय करण्यासाठी आवश्यक जबाबदाऱ्या ओळखाव्यात. या संस्थांमध्ये जबाबदाऱ्यांचे संस्थांतर्गत श्रेणीनुसार वाटप कसे केले जाते याचा विचार करा.
2. **आडवे (क्षैतिज) समन्वय:** रस्ता सुरक्षेसाठी सर्वांगीण दृष्टीकोन सुनिश्चित करण्यासाठी प्रत्येक गटाने विविध संस्था आणि क्षेत्रांमध्ये आवश्यक असलेल्या सहकार्यावर चर्चा करावी. माहिती, संसाधने आणि प्रयत्न यांचा समन्वय संस्थांमध्ये सम-पातळीवर कसा केला जाऊ शकतो याचा विचार करा.
3. **रचनेचा उपयोग (फ्रेमवर्क ऍप्लिकेशन):** मार्गदर्शक म्हणून जागतिक कृती योजनेच्या रचनेचा वापर करून, तुम्ही तुमच्या गटांमध्ये ओळखलेले संबंध मांडा आणि परस्पर संबंध ओळखा. हे संबंध अनुलंब आणि क्षैतिज (उभा आणि आडवा) समन्वयाच्या तत्वांशी कसे जुळतात?
4. **कृती नियोजन:** उतरंडी पद्धतीने प्रशिक्षण, कार्यक्रमाची स्वीकृती, अंदाजपत्रक आणि अहवाल पद्धती या अनुषंगाने अंमलबजावणी करता येणारा मसुदा कृती आराखडा तयार करण्यासाठी सहभागी गटांना आमंत्रित करा. लक्षात घ्या की, या विभाग निहाय रूपरेषेवर विभाग आणि भागधारकांमध्ये समन्वय साधण्याच्या दृष्टीने पुढील सत्रात अधिक चर्चा केली जाईल.

**गटांचे सादरीकरण आणि गटचर्चा:** प्रत्येक गटाकडे त्यांची संस्थात्मक भूमिका मांडण्यासाठी काही मिनिटे असतील. त्यानंतर, एकत्रित चर्चेमध्ये साम्य, फरक आणि संभाव्य आव्हानांवर चर्चा करा.

**विचार मांडणी आणि कृती नियोजन:** एकत्रितपणे, प्राप्त झालेल्या सुचनांवर विचार करूया. आपण आपल्या स्थानिक संदर्भांमध्ये (संस्था आणि विभागांमध्ये) उभा (अनुलंब) आणि आडवा (क्षैतिज) समन्वय कसा वाढवू शकतो? सुरक्षित रस्त्यांसाठी संस्थांमधील सहकार्याला बळकटी देण्यासाठी कोणती पावले उचलली पाहिजेत?

**समारोप:** प्रत्येकाच्या सक्रिय सहभागाबद्दल धन्यवाद द्या. प्रभावी रस्ता सुरक्षा व्यवस्थापनासाठी सर्व संस्थांचे सामूहिक प्रयत्न आणि सहकार्य आवश्यक आहे हे लक्षात ठेवा. भविष्यातील प्रशिक्षण कार्यक्रम आणि विभागीय उपक्रमांमध्ये हाच विचार पुढे नेऊ या.



## जिल्हा शालेय वाहतूक समिती

महाराष्ट्र मोटार वाहन नियम, २०११ (शालेय बसेसचे नियमन) नुसार प्रत्येक जिल्ह्यात, पोलीस आयुक्तांच्या किंवा जिल्हा पोलीस अधीक्षक यांच्या अध्यक्षतेखाली, एक जिल्हा स्कूल बस सुरक्षा समिती गठीत केली जाईल. ती मुलांच्या सुरक्षेशी आणि त्यांच्या वाहतुकीशी संबंधित समस्यांवर चर्चा, निर्णय आणि शिफारस करेल. शालेय मुलांच्या वाहतुकीच्या सुरक्षेशी संबंधित समस्यांचे पुनरावलोकन आणि देखरेख करण्यासाठी ही समिती दर सहा महिन्यांनी बैठक घेईल.

- पुण्यात, जिल्ह्यातील शालेय वाहतूक सुरक्षेशी संबंधित समस्यांवर देखरेख करण्यासाठी जिल्हा शालेय सुरक्षा समितीची स्थापना करण्यात आली आहे. पुणे जिल्ह्यात ग्रामीण भाग आणि महापालिका क्षेत्रासाठी वेगवेगळी समिती स्थापन करण्यात आली आहे.
- पुणे जिल्ह्यासाठी जिल्हा स्कूल बस सुरक्षा समिती जिल्हा पोलीस अधीक्षक यांच्या अध्यक्षतेखाली स्थापन करण्यात आली आहे. या समितीत उप प्रादेशिक परिवहन अधिकारी सदस्य सचिव आहेत आणि जिल्हा परिषदेचे मुख्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाचे (MSRTC) विभागीय नियंत्रक, नगरपरिषदेचे मुख्याधिकारी, जिल्हा परिषदेचे शिक्षणाधिकारी (प्राथमिक व माध्यमिक) आणि प्रत्येक तालुक्याच्या अध्यक्षांनी नियुक्त केलेले प्रतिनिधी, सदस्य आहेत.
- स्कूल बस सुरक्षा समितीचे अध्यक्ष पोलीस आयुक्त आहेत, उप प्रादेशिक परिवहन अधिकारी, महानगरपालिकेचे आयुक्त किंवा नियुक्त केलेले प्रतिनिधी, शहर बस सेवेचे (PMPML) अध्यक्ष आणि व्यवस्थापकीय संचालक, पुणे मनपाचे शिक्षणाधिकारी (प्राथमिक आणि माध्यमिक) आणि महानगरपालिका क्षेत्रासाठी अध्यक्षांनी नियुक्त केलेले प्रतिनिधी सदस्य आहेत.

## शिक्षण विभाग

1. संस्थास्तरावर शालेय परिवहन समिती (आधीपासून अस्तित्वात नसल्यास) स्थापित करावी. लहान मुले आणि किशोरवयीन मुलांसाठीच्या रस्ता सुरक्षेवर सदस्यांसाठी परिचय सत्र आयोजित करावे .
2. शाळा रस्ता सुरक्षा कार्यक्रम, त्याची आदर्श कार्य प्रणाली (SOP) सह स्वीकारण्याची सूचना सर्व शाळा आणि संबंधित विभाग यांना शाळा समूह समन्वय बैठकीद्वारे द्यावी.
3. स्थानिक प्राधिकरणाच्या जन संपर्क अधिकारी (PIO)/ सोशल मीडिया सेलच्या सहकार्याने समाज माध्यमे आणि छापील माध्यमे याद्वारे शाळांना शाळा रस्ता सुरक्षा उपक्रमात सामील होण्यासाठी आमंत्रित करणे.
4. विविध विभागांच्या सहकार्याने राबविता जाणारा शाळा रस्ता सुरक्षा उपक्रमावर देखरेख आणि उपक्रमाचे मूल्यमापन करा
5. खालील निर्देशक/पैलू आणि २०३० पर्यंत रस्ते अपघातातील मृत्यू निम्मे करण्याचे (आणि आणखी कमी करण्याचे) लक्ष्य साध्य करण्यासाठी आवश्यक असलेल्या इतर कोणत्याही संबंधित बाबींवर जिल्हा रस्ते सुरक्षा समिती (DRSC)/ जिल्हा शालेय परिवहन समितीला दरवर्षी अहवाल द्या
  - शाळा रस्ता सुरक्षा समितीची स्थापना पूर्ण केलेल्या शाळांचे प्रमाण तसेच त्यांनी हाती घेतलेले उपक्रम (बैठक, प्रशिक्षण, विद्यार्थ्यांचा पर्यावरण पूरक प्रवास, प्रवेश दाराचे व्यवस्थापन इ).
  - वार्षिक शालेय रस्ता सुरक्षा परीक्षण पूर्ण केलेल्या शाळांची संख्या (किंवा टक्केवारी) आणि सुरक्षित शाळा क्षेत्राची अंमलबजावणी केलेल्या शाळांची संख्या (किंवा टक्केवारी) (रस्ता विभाग)
  - लहान मुले आणि किशोरवयीन यांच्या अपघाताची संख्या आणि विश्लेषणात्मक अहवाल; आणि शाळांसाठी अधिक धोक्याच्या भागात अंमलबजावणी सुधारण्यासाठीची योजना (पोलीस)
  - रस्त्यावरील अपघातांमुळे लहान मुले आणि किशोरवयीनांना झालेल्या गंभीर दुखापती आणि मृत्यूची संख्या आणि त्याचा विश्लेषणात्मक अहवाल तसेच आपत्कालीन प्रतिसाद, अति दक्षता विभाग आणि पोस्ट-ट्रॉमा केअर आणि इतर कोणत्याही आपत्कालीन आरोग्य सेवा सुधारण्यासाठी केलेल्या योजना आणि उपक्रम (आरोग्य विभाग)
  - विद्यार्थ्यांच्या शालेय प्रवासाच्या पद्धतीचे प्रमाण आणि चालणे, सायकल, शेअर आणि सार्वजनिक वाहतूक पद्धतीचे प्रमाण वाढवण्याच्या योजना. (परिवहन विभाग आणि पुणे महानगर परिवहन महामंडळ मर्यादित)
  - शालेय वाहतूक वाहनांचे निरीक्षण आणि निकष पूर्तता तपासणी (RTO)

- पालक, शाळा प्रतिनिधी, शालेय वाहतूक सेवा पुरवठादार आणि इतर भागधारकांसाठी शालेय रस्ता सुरक्षेवर मासिक जनता दरबार आयोजित करा.

### रस्ता विभाग/ सार्वजनिक बांधकाम विभाग / महामार्ग प्राधिकरण

- पादचारी, सायकलस्वार, चौक आणि सिग्नलसाठी संबंधित आय आर सी कोड (Indian Road Congress Code), वेग नियंत्रण, शाळा परिसर परीक्षण आणि चांगली उदाहरणे याचा समावेश असलेले रस्ते सुरक्षा, सुरक्षित शाळा परिसर याविषयीचे सर्व रस्ते अभियंत्यांकरिता वार्षिक प्रशिक्षण (आणि आवश्यकतेनुसार उजळणी / रीफ्रेशर कार्यक्रम) आयोजित करा
- विशेषतः जेथे शाळा, प्रमुख जिल्हा रस्ते, राज्य आणि राष्ट्रीय महामार्गावर किंवा जवळ आहेत अशा प्रकरणांमध्ये शाळा परिसर नियमावलीच्या अंमलबजावणीसाठी वार्षिक परीक्षण आणि देखरेख करा.
- अधिक धोक्याचा सामना करणाऱ्या शाळांना प्राधान्य देऊन, २०३० पर्यंत संपूर्ण अधिकारक्षेत्रात सुरक्षित शाळा झोनची अंमलबजावणी करण्याची योजना करा आणि ती पूर्ण करा.
- शाळा परिसरातील रस्ते दुरुस्ती आणि देखभालीची कामे गतीने होण्यासाठी प्रक्रिया विकसित करा आणि त्याचा अवलंब करा

### आरोग्य विभाग

- बाल रस्ता अपघात आपत्कालीन परिस्थितीच्या संदर्भात महापालिका कर्मचारी, शालेय कर्मचारी, तरुण आणि नागरिकांना प्रथम प्रतिसाद आणि प्रथमोपचारासाठी क्षेत्रनिहाय प्रशिक्षण आयोजित करणे आणि प्रशिक्षित प्रथम प्रतिसादकर्त्यांना परिसरातील शाळांशी जोडणे, आयुष्मान भारत प्रशिक्षण कार्यक्रमांशी समन्वय ठेवणे.
- सर्व शालेय परिवहन समित्यांना प्रथमोपचाराचे प्रशिक्षण आणि प्रथमोपचार किट देणे.
- बालकांच्या रस्ते अपघात आपत्कालीन परिस्थितीसाठी रुग्णवाहिकांची तपासणी करून त्या सुयोग्य आहेत याची खातरजमा करा
- रस्ते अपघाताच्या आपत्कालीन परिस्थितीसाठी ट्रॅमा आणि अतिदक्षता केंद्रांची पुरेशी सोय असल्याची खात्री करा.
- १०८ (108) ॲम्ब्युलन्स कॉल सेंटरमध्ये लहान मुलांच्या रस्ते अपघाताच्या आपत्कालीन परिस्थितीमध्ये योग्य प्रतिसाद देण्याची पद्धती कार्यरत करा.
- नजीकचे बाल आरोग्य सेवा केंद्र/आपत्कालीन केंद्र शाळांशी जोडा.

### स्थानिक प्राधिकरणाचा जनसंपर्क विभाग / सोशल मीडिया सेल

- रस्ता सुरक्षा संदेशाचा दृष्टीकोन समजून घ्या (सुरक्षित प्रणालीचा दृष्टीकोन)
- रस्ता सुरक्षा सुधारण्यासाठी विविध विभागांनी उचललेल्या सकारात्मक पावलांविषयी माहिती देणाऱ्या संदेशांना समाज माध्यम, वृत्तपत्रातून योग्य प्रसिद्धी द्या.

### वाहतूक पोलिस/ अंमलबजावणीचे नियोजन

- वेग नियंत्रण , हेल्मेटचा वापर, सी आर एस (CRS)/ बाल प्रतिबंधक पद्धतीचा वापर, अल्पवयीन वाहनचालक, मद्यपान करून वाहन चालवणे यावर देखरेख आणि रस्त्यावर दृश्यमान उपस्थिती
- प्रभावी प्रतिबंधात्मक उपाय (शिक्षणाला प्रतिबंधाची जोड)
- दंडाची तरतूद (पालक/ वाहन मालक)
- प्रवेशद्वारात/ प्रवेशद्वाराजवळ वाहतूक व्यवस्थापन

### प्रादेशिक परिवहन कार्यालय

- बस, व्हॅन आणि रिक्शासह शालेय वाहतूक करणाऱ्या वाहनांची तपासणी, पासिंग आणि निरीक्षण
- तरुण/ किशोरवयीनांना सुरक्षित ड्रायव्हिंगच्या सवयी विषयक प्रशिक्षण , रस्त्यावर सुरक्षित वागणुकीच्या सवयींविषयीची तपासणी आणि परवाना देणे
- चालक, सहाय्यक यांचे प्रशिक्षण
- स्कूल रिक्शा/व्हॅनचे नियमन आणि त्यांच्या तपासणीसाठी प्रक्रिया.

## शालेय स्तरावरील परिवहन समिती (STC)

महाराष्ट्र मोटार वाहन कायदा, २०११ (शालेय बसेसचे नियमन) नुसार शालेय मुलांची सुरक्षित वाहतूक, वाहतूक शुल्क, बसथांब्यांचे निर्धारण या बाबींवर लक्ष ठेवण्यासाठी प्रत्येक शाळेची एक परिवहन समिती असेल आणि ही समिती वाहनांच्या कागदपत्रांची उदा. नोंदणी प्रमाणपत्र, फिटनेस प्रमाणपत्र, विम्याचे प्रमाणपत्र, परमिट, प्रदूषण नियंत्रण प्रमाणपत्र (PUC), वाहन परवाना, अग्निशामक यंत्र आणि प्रथमोपचार किटची पडताळणी करेल.

या समितीचे अध्यक्ष शाळेचे मुख्याध्यापक असतील आणि त्यात पालक शिक्षक संघाचे एक प्रतिनिधी, संबंधित भागाचे वाहतूक पोलिस निरीक्षक, त्या भागातील मोटार वाहन निरीक्षक किंवा मोटार वाहन सहाय्यक निरीक्षक, शिक्षण विभागाचे निरीक्षक, बस कंत्राटदाराचे प्रतिनिधी आणि स्थानिक प्राधिकरणाचे प्रतिनिधी असतील.

समितीची प्रत्येक सत्र सुरू होण्यापूर्वी तीन महिन्यातून एकदा तरी बैठक होईल. शाळा व्यवस्थापन, वाहतूक पोलीस आणि महानगरपालिका किंवा नगर परिषद यांच्याशी सल्लामसलत करून प्रादेशिक परिवहन प्राधिकरण, शाळेची वेळ आणि मुलांच्या सुरक्षिततेचा विचार करून केवळ स्कूल बसेससाठी योग्य ठिकाणी पार्किंग आणि थांबण्याची ठिकाणे निर्दिष्ट करतील.

**सदस्यत्व:** प्रादेशिक परिवहन अधिकारी, आरोग्य/आपत्कालीन प्रतिसाद प्रतिनिधी, क्षेत्रीय कार्यालय//ब्लॉक/ग्रामपंचायतीचे कनिष्ठ अभियंता, वाहतूक पोलिस, शाळेचे मुख्याध्यापक, शाळेचे प्रभारी/जबाबदार शिक्षक, पालकांचे प्रतिनिधी, विद्यार्थी, दिव्यांग विद्यार्थी किंवा त्यांचे पालक, माजी विद्यार्थी, प्रशिक्षित प्रथम प्रतिसादकर्ते / शाळेच्या परिसरातील आपदा मित्र.

शालेय-स्तरीय परिवहन समितीची भूमिका म्हणजे 'विद्यार्थी - प्रथम' दृष्टिकोनासह शाळेत सुरक्षित आणि पर्यावरण स्नेही प्रवासासाठी शहर/जिल्हाव्यापी दीर्घकालीन वाहतूक आणि सुरक्षा व्यवस्थापन कार्यक्रमाला पाठिंबा देणे हा असेल. समितीचे उपक्रम राष्ट्रीय शैक्षणिक धोरण आणि राष्ट्रीय आरोग्य अभियानांतर्गत शालेय आरोग्य आणि कल्याण कार्यक्रमाशी जुळणारे असावेत.

## शालेय स्तरावरील परिवहन समिती (STC) च्या उपक्रमात पुढील बाबींचा समावेश आहे:

- पुढील नोंदी ठेवणे आणि अहवाल देणे
  - विद्यार्थी वाहतुकीसाठी वापरत असलेले पर्याय - चालत, सायकल, सार्वजनिक, शेयरिंग, खाजगी
  - प्रवासाची ठिकाणे
  - प्रवासाचे अंतर
  - असंसर्गजन्य रोग (Non Communicable Disease) / दुखापती/ रस्ते अपघातातील दुखापत (Road Traffic Injury) या संबंधित कारणांमुळे गैरहजेरीचे रजिस्टर ठेवणे
  - रस्ता सुरक्षा निर्देशकांनुसार शालेय आरोग्य आणि निरोगीपणा कार्यक्रमाचा अहवाल
- वाहतूक परीक्षण
  - विद्यार्थी, कर्मचारी वापरत असलेली वाहतूकीची साधने
  - चालणारी/ सायकलची स्कूल "बस" (एखाद्या प्रौढ व्यक्तीसह एकत्रितपणे चालणे किंवा सायकल चालवणे)
  - विद्यार्थ्यांची ने-आण करणार्या शाळा किंवा खाजगी संस्थांद्वारे चालवल्या जाणाऱ्या रिक्शा, व्हॅन, बसेसची नोंदणी, त्यांचे चालक आणि व्यवस्थापक/मालक यांचे संपर्क तपशील, एकूण संख्या आणि विद्यार्थ्यांचा तपशील.
- शालेय परिसराच्या अंमलबजावणीचे सहभागातून परीक्षण (STC/PTA/विद्यार्थी), आणि संबंधित अधिकाऱ्यांना (वॉर्ड ऑफिस किंवा रोड विभाग) अधिकृत रस्ता सुरक्षा परीक्षणासाठी विनंती करा
  - 'शाळेच्या परिसरासाठी' फलक
  - वेग- वेग मर्यादा निर्देशित करणारा फलक
  - वेळा- असल्यास फलक लावा

- d. पादचार्यांसाठी सोई- पदपथ, रस्ता ओलांडण्याच्या सुविधा, नजीकचे जंक्शन, नजीकचा बसथांबा
  - e. वाहतूकीवर वेगनियंत्रण- गती रोधक, खडबड पट्ट्या, सिग्नल, फरसबंदी, इतर
  - f. अंमलबजावणी - सीसीटीव्ही, वॉर्डन
  - g. देखरेख
4. प्रसार आणि संप्रेषण
- a. पालकांद्वारे- ने-आण (चालत, सायकलने, दोन आणि चार चाकी वाहनांनी), विविध माध्यमाचा वापर (दैनंदिन/अधूनमधून प्रवास), सुरक्षा उपकरणांचा वापर (मुलांचे हेल्मेट, सी आर एस (CRS)), शाळेचे रस्ता सुरक्षा धोरण
  - b. कर्मचाऱ्यांद्वारे- प्रवेशद्वाराचे व्यवस्थापन, मुलांना सोडण्याच्या आणि नेण्याच्या जागांचे प्रवेशद्वारापासून दूरवर चिन्हांकन करणे आणि त्याची अंमलबजावणी करणे, आपत्कालीन परिस्थितीचे व्यवस्थापन, अंमलबजावणीचे व्यवस्थापन
  - c. स्थानिक अधिकारी – क्षेत्रीय कार्यालय, ग्राम पंचायत, जिल्हा परिषद, तालुका कार्यालय, वाहतूक पोलिस, प्रादेशिक परिवहन अधिकारी
  - d. आपत्कालीन प्रतिसाद – आरोग्य सेवा, EMRI 108, ट्रॉमा केअर सेंटर्स, पुनर्वसन केंद्र इ.
  - e. हेल्मेट आणि बाल प्रतिबंध प्रणाली (सीआरएस) संबंधी मोहीम आणि शक्य झाल्यास हेल्मेट वाटप
  - f. शाळा पूर्व तयारी- माता पालक समिती/ पालक शिक्षक संघ/- पालकांचे वर्तन बदल (क्षमतेपेक्षा जास्त वाहतूक, सुरक्षा उपकरणांचा वापर, अल्पवयीन चालक /ड्रायव्हिंग इत्यादी)
  - g. बालके आणि किशोरवयीनांसाठी रस्ता सुरक्षेसंबंधी नियमित वार्षिक प्रशिक्षणाचे आयोजन
5. प्रशिक्षण आणि अभिमुखता
- a. बाल रस्ता सुरक्षा संदर्भात- शालेय व्यवस्थापन समिती, शालेय वाहतूक समिती सदस्य, पालक आणि विद्यार्थी
  - b. शालेय वाहतूकीचे वाहन चालक, सहाय्यक
  - c. शाळेच्या प्रवेशद्वाराचे व्यवस्थापन करणारे कर्मचारी
  - d. विद्यार्थी समुपदेशक
  - e. बाल संसद सदस्य
6. रस्ता सुरक्षेबाबत बाल संसद सदस्यांची भूमिका
- a. शाळेच्या कर्मचाऱ्यांना प्रवेशद्वारावर व्यवस्थापन करण्यामध्ये सहाय्य करणे आणि विद्यार्थ्यांनी हेल्मेट, सीटबेल्ट/ बाल प्रतिबंधक प्रणाली घातले आहेत हे तपासणे
  - b. सहभागातून परीक्षण करण्यास मदत करणे
  - c. चालणाऱ्या किंवा सायकलच्या स्कूल "बस"च्या नियोजनात मदत करणे
  - d. प्रभारी/ जबाबदार शिक्षकांच्या मदतीने शालेय विद्यार्थ्यांच्या रस्ता सुरक्षेसाठी माहिती प्रसाराचे आयोजन करणे, ज्यामध्ये त्यासंबंधी प्रार्थनासभेत / असेंब्लीत माहिती देणे, पोस्टर चिकटवणे, प्रात्यक्षिके इत्यादी उपायांचा समावेश आहे.
  - e. वार्षिक रस्ता सुरक्षा प्रदर्शन आणि वार्षिक दिन आयोजनात मदत करणे
  - f. रस्ता सुरक्षा आठवडा/ महिना पाळणे

## सत्र ८ – कधी?: कृती नियोजन

### सत्राचा उद्देश

विविध विभाग, संस्था आणि भागधारकांच्या मदतीने शाळांच्या रस्ते सुरक्षे संदर्भात चर्चा करण्याची संधी उपलब्ध करून देणे

### तयारी आणि साहित्य

लेखन साहित्य, तक्ते आणि पेन

### कालावधी: ६० मिनिटे

### सत्राची योजना

एकाच प्रभागात किंवा भागात कार्यरत असणारे शासकीय अधिकारी एकत्र असतील अशा पद्धतीने सहभागींना गट बनवायला सांगा. हे संस्थेच्या कार्यक्षेत्रानुसार तालुका किंवा वॉर्ड पातळीवर करता येईल (उदा. पुणे महानगरपालिकेचा औंध वॉर्ड). किंवा जेव्हा संस्था उपस्थित असतात तेव्हा हे संस्थात्मक पातळीवर करता येईल (उदा. पुणे मनपा, पिंपरी चिंचवड मनपा आणि पुणे जिल्हा प्रशासन).

ज्यांना आपापल्या कार्यक्षेत्रातील किंवा क्लस्टर मधील शालेय रस्ता सुरक्षा अधिक मजबूत करण्यासाठी एकत्र काम करणे आवश्यक आहे अशा संबंधित विभागाच्या प्रतिनिधींसाठी पुढील स्तरावरील प्रशिक्षण आयोजित केले जाऊ शकते

सहभागींनी पुढील स्तरावरील प्रशिक्षण आयोजित करण्यासाठी आणि अंमलबजावणी सुलभरित्या करण्यासाठी प्रत्येकाच्या जबाबदाऱ्यांवर गटचर्चा करावी.

या सत्राचा उद्देश शाळांमधील रस्ता सुरक्षा बळकट करण्यासाठी एकत्रितपणे काम करण्याच्या संधी ओळखणे हा आहे. यामध्ये विविध विभागांसाठी संयुक्त प्रशिक्षण कार्यक्रम आयोजित करणे आणि शाळांसाठी रस्ता सुरक्षेमध्ये बळकटी देण्यासाठी संयुक्त कृतींची अंमलबजावणी करणे याचा समावेश आहे.

खालील मुद्द्यांवर चर्चा व्हावी

1. प्रशिक्षण आयोजित करण्यासाठी प्रतिनियुक्ती/ परवानग्या आणि सूचना तसेच आपापल्या अधिकारक्षेत्रातील विविध विभाग किंवा शाळांमधील कर्मचाऱ्यांची उपस्थिती सुनिश्चित करणे
2. कालमर्यादा
3. प्रशिक्षण आयोजित करण्यासाठी आवश्यक असणाऱ्या व्यवस्थांचे नियोजन
4. कृती आराखड्यातील अंमलबजावणी करता येण्यासारख्या उपक्रमांसाठी संयुक्तरित्या नियोजन करणे.
5. करावयाच्या उपक्रमांचा क्रम ठरवणे

अपेक्षित अडचणीं विभाग प्रमुख, शालेय वाहतूक समिती, जिल्हा रस्ते सुरक्षा समिती यांच्या निदर्शनास आणून त्यावर चर्चा करून त्या अनुषंगाने मार्ग शोधता येतील.

## सत्र ९ – प्रशिक्षकांची भूमिका आणि मॉड्यूल

### उद्दिष्टे

- प्रशिक्षक म्हणून सहभागींच्या भूमिकेवर चर्चा करणे
- प्रशिक्षक म्हणून उपयोगितेच्या दृष्टिकोनातून प्रशिक्षण संसाधनाचा (प्रशिक्षण सामुग्रीचा) सहभागींकडून आढावा घेणे.

### तयारी आणि साहित्य

ऑनलाइन स्वरूपातील प्रशिक्षण पुस्तिका, सादरीकरण साहित्य व साधने यांचे वेबलिनक आणि क्यू आर कोड असणाऱ्या स्लाईड

### कालावधी 60 मिनिटे

#### सत्र योजना (सत्र नियोजन)

मागील सत्रात चर्चा केलेल्या कृती योजनांच्या संदर्भाने, प्रशिक्षणार्थींना कर्मचारी आणि भागधारकांसाठी आयोजित करावयाच्या अभिमुखता सत्रांबद्दल विचार करण्यास सांगा.

या प्रशिक्षण पुस्तिकेच्या अनुक्रमणिकेचा किंवा स्लाइड्सचा वापर करून, प्रशिक्षण मॉड्यूल आणि संसाधनांची रचना थोडक्यात सादर करा (रस्ता सुरक्षेच्या दृष्टीने का, काय, कसे, केव्हा आणि कोण).

प्रशिक्षण पुस्तिका आणि सादरीकरणाच्या गूगल ड्राइव्ह फोल्डरची लिंक आणि क्यूआर कोड शेअर करा.

सहभागींना प्रवीण प्रशिक्षकांसाठी (मास्टर ट्रेनर्स) चे मॉड्यूल आणि प्रशिक्षण साहित्याच्या वापरावर विचार मांडण्यासाठी आमंत्रित करा. यात खालील मुद्द्यांचा विचार करावा:

- प्रशिक्षणाची पद्धती/दृष्टिकोन
- विषयाची स्पष्टता
- सत्रांचा क्रम
- (प्रशिक्षण) साहित्य, पद्धती, कालावधी

अभिमुखता सत्र आयोजित करण्यासाठी सहभागींच्या (प्रशिक्षणार्थींच्या) इतर कल्पना आणि सूचना नोंदवा. तसेच त्यांना माहित असलेल्या इतर उपयुक्त संसाधनांबद्दलची माहिती घ्या.

## सत्र १० – पुढचा टप्पे, अभिप्राय, निष्कर्ष

### सत्राची उद्दिष्टे

- प्रशिक्षणाचा सारांश सांगणे, प्रशिक्षणाबद्दल सहभागींचा अभिप्राय मिळवणे तसेच सहभागी व्यक्ती पुढे काय करू शकतील याची चर्चा करणे.
- राइज मूल्यांचा वापर करून रस्ते सुरक्षा याविषयीच्या मानसिकतेचा आणि वर्तन बदलाचा अंदाज घेणे

### तयारी आणि साहित्य

अभिप्राय फॉर्म (परिशिष्टात जोडला आहे)

### कालावधी: ४५ मिनिटे

### सत्राची योजना

सारांश / सार सांगा आणि खालील बाबींच्या अनुषंगाने काही अखेरचे मुद्दे मांडायचे असल्यास विचारा.

- लहान मुले/ बालके आणि किशोरवयीनांच्या रस्ता सुरक्षेसंदर्भातील महत्वाचे संदेश
- सुरक्षित प्रणालीच्या दृष्टिकोनाला अनुसरून संस्थांची भूमिका
- सर्वानुमते मान्य असलेल्या मुख्य कृती, जसे की पुढील प्रशिक्षण आणि इतर संस्थात्मक उपाय

अंमलबजावणीसंदर्भात सहभागींच्या अंतिम सुचना असल्यास विचारा, ज्या कार्यक्रमाच्या आणि मान्य कृती आराखड्याच्या पुढील अंमलबजावणीमध्ये समाविष्ट करून घेता येतील..

सहभागींना ५ ते १० मिनिटे देऊन अभिप्राय फॉर्म भरून देण्याची विनंती करा

कार्यक्रमासाठी सहभागी, आयोजक आणि भागीदारांचे आभार मानून समारोप करा.

# संदर्भ साहित्य आणि वेबसाइट्स

सत्र १

PsychCentral (u.d.) भावना चाक वापरून तुमच्या भावना कशा समजून घ्यायच्या  
<https://psychcentral.com/health/emotion-wheel#how-to-use-it>

सत्र २

रोड सेफ्टी 2023 वर ग्लोबल स्टेटस रिपोर्ट, WHO

<https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/global-status-report-on-road-safety-2023>

National Crime Records Bureau

<https://ncrb.gov.in/accidental-deaths-suicides-in-india-ads.html>

Road Accidents in India report by Ministry of Road Transport and Highways

[https://morth.nic.in/sites/default/files/RA\\_2022\\_30\\_Oct.pdf](https://morth.nic.in/sites/default/files/RA_2022_30_Oct.pdf)

सत्र ३

विडियो Kinetic and Potential Energy

<https://youtu.be/t2vnyfNK870?feature=shared>

विडियो Graham, the only person designed to survive on our roads

<https://youtu.be/vdf4fNkMMA8?si=ZpA-bryXSNZcb4Oa>

Child and Adolescent Road Safety in East Asia and Pacific nations, UNICEF

<https://www.unicef.org/eap/reports/child-and-adolescent-road-safety#:~:text=Highlights,particularly%20vulnerable%20to%20being%20injured.>

30M30-Circle

<https://georgeruns30x30.com/>

सत्र ४

विडियो जगण्या मरण्यातील अंतर | Safe systems approach | Road Safety | Marathi

<https://youtu.be/6eSV01Xb8Lc>

विडियो “#RethinkMobility Call to Action”, English, duration 1 min 11 sec,

<https://www.youtube.com/watch?v=ITb3KH2pHIM>

विडियो The safety of the system is everyone’s responsibility

<https://www.youtube.com/watch?v=-2B2JUdzcF0>

मोटर वाहन (ड्रायव्हिंग) नियम, 2017, द्वारे MoRTH

<https://morth.nic.in/sites/default/files/Motor-Vehicle-Driving-Regulation-2017.pdf>

शाळांसाठी रस्ता सुरक्षा नियमावली (Road Safety Manual for Schools), IRC SP: 32 (to be notified)

<http://www.irc.nic.in/admnis/admin/showimg.aspx?ID=398>

Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2021-2030

<https://www.who.int/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>



**मोटार वाहन कायदा, 1988**

<https://morth.nic.in/motor-vehicles-act-1988>,

[https://www.indiacode.nic.in/handle/123456789/1798?sam\\_handle=123456789/1362](https://www.indiacode.nic.in/handle/123456789/1798?sam_handle=123456789/1362)

**मोटार वाहन (सुधारणा) कायदा, 2019**

<https://morth.nic.in/motor-vehicles-amendment-act-2019-no-32-2019>

**मोटार वाहन कायदा, 1988 आणि मोटार वाहन (सुधारणा) कायदा, 2019**

<https://www.indiacode.nic.in/bitstream/123456789/9460/1/a1988-59.pdf>

[https://morth.nic.in/sites/default/files/notifications\\_document/MV%20Act%20English.pdf](https://morth.nic.in/sites/default/files/notifications_document/MV%20Act%20English.pdf)

Section 44 on use of helmet, Section 194 B on use of child restraint system,

**पुणे जिल्हा शाळा सुरक्षा समिती**

<https://schoolbussafetypune.org/index.php>

**शालेय विद्यार्थी वाहतूक नियमावली व मार्गदर्शिका (School Student Transportation Rules & Guidelines)**

<https://schoolbussafetypune.org/index.php/downloads>

**दिल्ली पोलिसांकडून हेल्मेट प्रमोशन**

[https://www.instagram.com/p/CzVrewLymsn/?utm\\_source=ig\\_web\\_copy\\_link&igsh=MzRIODBiNWFIZA==](https://www.instagram.com/p/CzVrewLymsn/?utm_source=ig_web_copy_link&igsh=MzRIODBiNWFIZA==)

**महाराष्ट्र मोटार वाहने (शालेय बसेसचे नियम), नियम, 2011**

<https://vlex.in/vid/maharashtra-motor-vehicles-regulations-545662458>

**सत्र ५**

**क्रॉसवॉक प्रोग्राम वापरून मुलांसोबत शाळेच्या सुरक्षित रस्त्यांची पुनर्कल्पना करणे, रुची वर्मा**

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0386111221000121>

**विडियो Safe School Zone, HumanQind**

<https://www.youtube.com/watch?v=va2jZHOG4z0>

**विडियो DAV Student - Reporter 3, HumanQind**

<https://www.youtube.com/watch?v=KvLyV2FZxHw>

**विडियो Story of a young voice, HumanAind**

<https://www.youtube.com/watch?v=GyippiL4BxA&t=72s>

**विडियो Delhi Transport Department, HumanQind and Transportation Research and Injury Prevention Center IIT, Safe School Zone**

<https://youtu.be/va2jZHOG4z0?feature=shared>

**Safer Roads for Safer Childhood (SRSC)**

<https://www.ceeindia.org/safer-roads-for-safer-childhood-srsc->

**School Priority Zone Guidelines, Pune Municipal Corporation, 2023**

<https://www.pmc.gov.in/sites/default/files/school-priority-zone-guidelines28-11.pdf>

**पुणे जिल्हा शाळा सुरक्षा समिती**

<https://schoolbussafetypune.org/index.php>

**Good Samaritan Rights and Duties of the Hospitals/Police, Ministry of Road Transport and Highways**

<https://morth.nic.in/sites/default/files/Good-Samaritan.pdf>

## प्रथमोपचार पुस्तिका

Indian Red Cross

<https://www.indianredcross.org/publications/FA-manual.pdf>

## शिक्षक आणि विद्यार्थ्यांसाठी जलद प्रथमोपचार अं प

Letter from Ministry of Education, Govt of India

[https://www.education.gov.in/sites/upload\\_files/mhrd/files/NDMA.pdf](https://www.education.gov.in/sites/upload_files/mhrd/files/NDMA.pdf)

(कृपया लक्षात ठेवा की जानेवारी 2024 पर्यंत, अं प जुन्या फोन सॉफ्टवेअरसाठी उपलब्ध आहे)

## आयुष्मान भारत अंतर्गत शालेय आरोग्य कार्यक्रमावरील ऑपरेशनल मार्गदर्शक तत्त्वे

[https://nhm.gov.in/New\\_Updates\\_2018/NHM\\_Components/RMNCHA/AH/guidelines/Operational\\_guidelines\\_on\\_School\\_Health\\_Programme\\_under\\_Ayushman\\_Bharat.pdf](https://nhm.gov.in/New_Updates_2018/NHM_Components/RMNCHA/AH/guidelines/Operational_guidelines_on_School_Health_Programme_under_Ayushman_Bharat.pdf)

Programme for Addressing Risky Behaviour and Attitude towards Trauma Prevention (PRATAP), A handbook on Road Safety Education for School Children, by CHEB

[www.cheb.nic.in/sites/default/files/books/Handbook%20on%20road%20safety%20education-%20PRATAP.pdf](http://www.cheb.nic.in/sites/default/files/books/Handbook%20on%20road%20safety%20education-%20PRATAP.pdf)

## WRI 6 Ways to Design Safer School Zones

<https://wri-india.org/blog/6-ways-design-safer-school-zones-lessons-mumbai>

## Urban Road Safety Audit toolkit

TRIPP, IIT Delhi and Ministry of Urban Development, 2016

[https://smartnet.niua.org/sites/default/files/resources/urban\\_road\\_safety\\_audit\\_200614.pdf](https://smartnet.niua.org/sites/default/files/resources/urban_road_safety_audit_200614.pdf)

## Teaching Road Safety: A Guide for Parents

The Royal Society for the Prevention of Accidents

<https://www.rosipa.com/media/documents/road-safety/teaching-road-safety-a-guide-for-parents.pdf>

## Road safety for child and adolescent, the Better Health Channel website

<https://www.betterhealth.vic.gov.au/health/healthyliving/road-and-traffic-safety-for-children> &

<https://www.betterhealth.vic.gov.au/health/healthyliving/bicycle-safety-and-children>.

## काही प्रात्यक्षिक कल्पना / Some demonstration ideas

पादचाऱ्यांनी रस्ता ओलांडताना हात वर केला तर ते वाहनचालकांना अधिक दिसतील, डोक्यांशी संपर्क साधू शकतात आणि वाहनचालक आवश्यक सुरक्षेची खबरदारी घेऊ शकतात, या विश्वासाने सेव्ह पुणे ट्रॅफिक मूव्हमेंटने हा व्हिडिओ जनजागृती मोहीम म्हणून तयार केला आहे.

Save Pune Traffic Movement (2023). पाऊल पुढे? - हात समोर! [विडियो]. YouTube.

<https://youtu.be/j3kvOOcfPz0>

या लेखात वर नमूद केलेल्या व्हिडिओवर पुणेकरांची काही मते आहेत.

PMB Desk, 8 Mar 2023, Can Raising Hand Safeguard Walkers? Pune Mirror.

<https://punemirror.com/pune/others/can-raising-hand-safeguard-walkers/cid1678234424.htm>

हा लेख पुणे आणि बंगळुरुमध्ये “सेफ स्कूल झोन” तयार करण्याच्या उपक्रमाचे वर्णन करतो.

MobileKids: A Mercedes-Benz initiative (n.d.) MobileKids in India. <https://www.mobilekids.net/en/about-mobilekids/road-safety-education-worldwide/india>

WRI's work for guiding cities in initiating systematic road design changes, building infrastructure that is safe for all users and formulating laws and other measures to ensure safe mobility is presented at this webpage:

WRI India (u.d.). Safer Roads for Vision Zero  
<https://www.wricitiesindia.org/content/safer-roads-vision-zero>

*This video by WRI India presents the SATS (Safe Access To School) geanalytics tool, that focuses on road safety indicators in relation to Bengaluru schools.*

WRI India, 14 Sept 2021, Connect Karo 2021 | Safe Access to Schools (SATS) tool [Video] YouTube.  
<https://youtu.be/rpOKUxGEZLA?si=FyRwSRDBpcGIgmyZ>

*This article describes in detail the Safer Roads for Safer Childhoods initiative by CEE with support from the Botnar Foundation.*

CEE India (u.d.). Safer Roads for Safer Childhood.  
<https://www.ceeindia.org/safer-roads-for-safer-childhood-srsc->

*Junctions are important elements of road infrastructure and must be designed with safety in mind. This article describes how Mumbai Traffic Police tested some designs.*

WRI India (18 Nov 2021). Mumbai Traffic Police Designs Safer Roads for the City.  
<https://wri-india.org/news/mumbai-traffic-police-designs-safer-roads-city>

<https://www.pmc.gov.in/en/junction-improvement-redesign>

## रस्ता सुरक्षा आणि मुले

रस्त्याच्या वापराशी संबंधित धोक्यांविषयी काळजी घेण्यासाठी लहान मुलांना मोठ्या व्यक्तींकडून मदतीची खूप आवश्यकता असते. त्यांना ट्रॅफिकचा अंदाज घेण्यासाठी आणि येणाऱ्या ट्रॅफिकचा वेग आणि अंतर याचा अंदाज घेण्यासाठी विशेष मदतीची आवश्यकता असते. मोठ्या व्यक्तींच्या मदतीने आणि जसजसे ते वाढतात आणि विकसित होतात तसे मुले स्वतःच्या सुरक्षेततेची काळजी घेऊ शकतात आणि सुरक्षित रस्ता वापरकर्ते कसे बनू शकतात याबद्दल अधिक जागरूक होतात.

### मुलांना रहरदारीभोवती सुरक्षित राहण्यास मदत करणे

प्रत्यक्ष रहरदारीच्या वातावरणात रस्ता सुरक्षा कौशल्ये उत्तम प्रकारे शिकली जातात. मुले अनुभवाने शिकतात आणि मोठ्या व्यक्तींसोबत होणाऱ्या संवादातून त्यांना शिकण्यास मदत होते. तुम्ही चालत असताना तुमच्या मुलाशी याविषयी संवाद साधत मदत करू शकता. रस्ते, चिन्हे, रहरदारी आणि तुम्ही रस्ता कसा आणि कुठे सुरक्षितपणे ओलांडू शकता याबद्दल प्रश्न विचारा.

### ५ वर्षाखालील मुलांसाठी रस्ता सुरक्षा

लहान मुलांसाठी सुरक्षित प्रवासासाठी वातावरण तयार करणे महत्वाचे आहे, मग ते कार असोत किंवा दुचाकीचे प्रवासी असोत, रस्त्याने चालणारे असोत किंवा सायकल चालवायला शिकत असोत. रहरदारीच्या परिस्थितीत मुलांचे नेहमी काळजीपूर्वक निरीक्षण करा. याविषयीच्या पुढील गोष्टी महत्वाच्या आहेत:

- तुमच्या मुलाशी रहरदारीविषयी बोला.
- तुम्ही कारजवळ असता तेव्हा तुमच्या मुलाचा हात धरा. हात पकडणे का महत्वाचे आहे याबद्दल तुमच्या मुलाशी बोला.
- तुम्ही एकत्र रस्ता ओलांडता तेव्हा तुम्ही काय करत आहात हे स्पष्ट करा. रस्ता ओलांडणे केव्हा सुरक्षित आहे हे ठरवण्यात तुमच्या मुलाला सहभागी करा – अर्थात येथे निर्णय तुम्ही घ्याल, परंतु तुम्ही तुमच्या मुलाला रहरदारीच्या वातावरणात विचार करायला शिकवत आहात.
- तुमचे स्वतःचे हेल्मेट किंवा सीटबेल्ट घालून, रस्त्याच्या नियमांचे पालन करून, विनम्रपणे वाहन चालवून आणि सुरक्षितपणे रस्ते ओलांडून तुमच्या मुलासाठी नेहमीच एक चांगला आदर्श बना.
- रस्त्याच्या वापरकर्त्यांशी, विशेषतः चौकामध्ये नजरेने संवाद साधा.
- तुमच्या मुलाला खेळण्यासाठी सुरक्षित ठिकाणे निवडण्यात सामील करा.
- वाहनांच्या मार्गापासून खेळाचे क्षेत्र वेगळे करा.
- तुमच्या मुलाच्या लहानपणीच्या शाळेतील कार्यक्रमांमध्ये रस्ता सुरक्षा शिक्षण समाविष्ट आहे का ते विचारा.

### ५ ते ९ वयोगटातील मुलांसाठी रस्ता सुरक्षा

पादचारी आणि प्रवासी सुरक्षेचे शिक्षण, तसेच आदर्श रस्ता सुरक्षा वर्तणूक ही प्राथमिक शाळेतील विद्यार्थ्यांना सुरक्षित रस्ता वापरकर्ते होण्यासाठी महत्वाची आहे. तुमच्या मुलाला अजूनही रहरदारीच्या वातावरणात मोठ्या व्यक्तींची देखरेख आणि मदतीची आवश्यकता आहे. याविषयीच्या पुढील गोष्टी महत्वाच्या आहेत:

- चिन्हे आणि ट्रॅफिक लाइट्सबद्दल मुलांसोबत बोला. जेथे रस्ता ओलांडणे सुरक्षित आहे अशी ठिकाणे ओळखा आणि त्याविषयी चर्चा करा.
- तुमच्या मुलाला 'थांबा, पहा, ऐका आणि विचार करा' प्रक्रिया वापरून रस्ता कसा ओलांडायचा ते शिकवा – रस्त्याच्या कडेला थांबा, रहरदारी पहा आणि ऐका आणि मग ते क्रॉस करणे सुरक्षित आहे की नाही ते ठरवा. शाळेची सहल सर्वात सुरक्षित पदपथांवरून करा आणि सुरक्षित क्रॉसिंगची ठिकाणे वापरा, जसे की पादचारी क्रॉसिंग आणि रस्त्याच्या सरळ असलेल्या भागांवर.
- तुमच्या मुलाचे शाळेत जाण्याच्या आणि येण्याच्या मार्गावर निरीक्षण करा.
- तुमचे स्वतःचे हेल्मेट किंवा सीटबेल्ट घालून, रस्त्याच्या नियमांचे पालन करून, विनम्रपणे वाहन चालवून आणि सुरक्षितपणे रस्ते ओलांडून तुमच्या मुलासाठी नेहमीच एक चांगला आदर्श बना.
- तुमच्या मुलाच्या शाळेत रस्ता सुरक्षा कार्यक्रम शिकवले जात आहेत का ते विचारा.

## १० ते १३ वयोगटातील मुलांसाठी रस्ता सुरक्षा

१० ते १३ वयोगटातील मुले स्वतःहून रहरदारीला अधिक सुरक्षितपणे सामोरे जाऊ शकतात. तथापि, 'प्रत्यक्ष रहरदारीच्या वातावरणाची' मुलाला किती सवय आहे आणि रहरदारीच्या धोक्यांवर यशस्वीपणे मात करण्याबद्दल ते किती शिकले आहे यावर हे अवलंबून असेल. याविषयीच्या पुढील गोष्टी महत्वाच्या आहेत:

- रस्ता ओलांडताना तुमचे मूल नेहमी 'थांबते, पाहते, ऐकते आणि विचार करते' हे तपासा. ते काय करत आहेत आणि ते का करत आहेत हे त्यांना समजावून सांगण्यास सांगा.
- रस्त्याच्या कायद्यांबद्दल तुमच्या मुलाशी बोला. नियमित एकत्र राइड्सला आणि एकत्र जा.
- तुमच्या मुलासोबत शाळेत जाण्याचे आणि तुमचे मूल वारंवार भेट देत असलेल्या ठिकाणांसाठी सुरक्षित प्रवासाचे रस्ते ठरवून घ्या.
- तुमच्या मुलाने रस्त्यावरील इतर वाहनचालकांना सहज दिसू शकणारे चमकदार रंगाचे कपडे परिधान केल्याची खात्री करा.

## सायकलवरील सुरक्षा आणि मुले

तुमच्या मुलाला सुरक्षित सायकलस्वार बनण्यास मदत करण्यासाठी, त्यांना अनेकदा फूटपाथवर सराव करू द्या आणि सुरक्षितपणे सायकल कशी चालवायची याबद्दल मार्गदर्शन करा. मुलांनी सरळ रेषेत सायकल चालवणे, योग्य ब्रेक लावणे आणि वळणावर सुरक्षितपणे वळणे हे कौशल्य विकसित करणे आवश्यक आहे.

जेव्हा शक्य असेल तेव्हा सायकल मार्गासारख्या नियुक्त केलेल्या भागात सायकल घेऊन जा. १३ वर्षांपेक्षा कमी वयाची मुले आणि त्यांच्यावर देखरेख करणाऱ्या मोठ्या व्यक्तींनीदेखील फूटपाथवर सायकल चालवली पाहिजे. तुमच्या मुलाची शाळा 'बाइक एड' देते का ते शोधा, ही एड/ मदत, मुलांना रस्ता सुरक्षा आणि सायकलिंग कौशल्ये शिकवते.

## ५ वर्षाखालील मुलांसाठी सायकलवरील सुरक्षा

रहरदारीच्या परिस्थितीत मुलांचे नेहमी काळजीपूर्वक निरीक्षण करा. याविषयीच्या पुढील गोष्टी महत्वाच्या आहेत:

- तुमच्या मुलाशी रहरदारीच्या वातावरणाबद्दल बोला.
- तुम्ही एकत्र सायकल चालवत असताना तुम्ही काय करत आहात हे समजावून सांगा. सायकल चालवणे कुठे सुरक्षित आहे हे ठरवण्यात तुमच्या मुलाला सहभागी करा – अर्थात येथे निर्णय तुम्ही घ्याल, परंतु तुम्ही तुमच्या मुलाला रहरदारीच्या वातावरणात विचार करायला शिकवत आहात.
- रस्त्याच्या नियमांचे पालन करून आणि सुरक्षितपणे रस्ता ओलांडून तुमच्या मुलासाठी नेहमीच एक चांगला आदर्श बना.
- तुमच्या मुलाला सायकल चालवण्यासाठी सुरक्षित ठिकाणे निवडण्यात सहभागी करा.
- तुमचे मूल नेहमी मोठ्या व्यक्तींच्या देखरेखीखाली फूटपाथ किंवा सायकल मार्गावर असल्याची खात्री करा.
- तुमच्या मुलाने सायकल चालवताना मानांकित सायकल हेल्मेट घातले आहे याची खात्री करा.

## ५ ते ९ वर्षे वयोगटातील मुलांसाठी सायकलवरील सुरक्षा

तुमच्या मुलाला अजूनही रहरदारीच्या वातावरणात मोठ्या व्यक्तींच्या देखरेखीची आणि मदतीची आवश्यकता आहे. याविषयीच्या पुढील गोष्टी महत्वाच्या आहेत:

- चिन्हे आणि ट्रॅफिक लाइट्सबद्दल मुलांसोबत बोला. रस्ता ओलांडणे सुरक्षित आहे अशी ठिकाणे ओळखा आणि त्याविषयी चर्चा करा.
- तुमच्या मुलाच्या शाळेत जाण्याच्या आणि येण्याच्या मार्गावर निरीक्षण करा.
- रस्त्याच्या नियमांचे पालन करून आणि सुरक्षितपणे रस्ता ओलांडून तुमच्या मुलासाठी नेहमीच एक चांगला आदर्श बना.
- १३ वर्षांपेक्षा कमी वयाच्या मुलांसाठी रस्त्यावर सायकल चालवू नये अशी शिफारस करण्यात आली आहे आणि फूटपाथ किंवा बाईकच्या मार्गावर चालताना त्यांच्यासोबत सक्षम मोठी व्यक्ती असावी. (तुमच्या मुलाचे वय १३ वर्षांपेक्षा लहान असताना तुम्ही त्यांच्यासोबत फूटपाथवर फिरू शकता.)
- तुमच्या मुलाने सायकल चालवताना मानांकित सायकल हेल्मेट घातले आहे याची खात्री करा.
- तुमच्या मुलाच्या शाळेत रस्ता सुरक्षा कार्यक्रम शिकवले जात आहेत का ते विचारा.

## १० ते १३ वयोगटातील मुलांसाठी सायकलवरील सुरक्षा

१० ते १३ वयोगटातील मुले स्वतःहून रहरदारीला अधिक सुरक्षितपणे सामोरे जाऊ शकतात. तथापि, 'प्रत्यक्ष रहरदारीच्या वातावरणाची' मुलाला किती सवय आहे यावर हे अवलंबून असेल. याविषयीच्या पुढील गोष्टी महत्वाच्या आहेत:

- रस्ता ओलांडताना तुमचे मूल नेहमी 'थांबते, पाहते, ऐकते आणि विचार करते' हे तपासा. ते काय करत आहेत आणि ते का करत आहेत हे त्यांना समजावून सांगण्यास सांगा.
- रस्त्यावर वाहन चालवण्याविषयीच्या कायद्यांबद्दल तुमच्या मुलाशी बोला. एकत्र नियमित सायकल चालवायला जा.
- तुमच्या मुलासोबत शाळेत जाण्याचे आणि तुमचे मूल वारंवार भेट देत असलेल्या ठिकाणांसाठी सुरक्षित प्रवासाचे रस्ते ठरवून घ्या.
- तुमच्या मुलाशी ते सुरक्षितपणे कुठे सायकल चालवू शकतात याबद्दल बोला.
- १३ वर्षांपेक्षा कमी वयाच्या मुलांसाठी रस्त्यावर सायकल चालवू नये अशी शिफारस करण्यात आली आहे आणि फूटपाथ किंवा बाईकच्या मार्गावर चालताना त्यांच्यासोबत सक्षम मोठी व्यक्ती असावी. (तुमच्या मुलाचे वय १३ वर्षांपेक्षा लहान असताना तुम्ही त्यांच्यासोबत फूटपाथवर फिरू शकता.)
- तुमच्या मुलाने मानांकित सायकल हेल्मेट घातले आहे याची खात्री करा.
- तुमच्या मुलाने रस्त्यावरील इतर वाहनचालकांना सहज दिसू शकणारे चमकदार रंगाचे कपडे परिधान केल्याची खात्री करा.
- रस्त्याच्या नियमांचे पालन करून आणि सुरक्षितपणे रस्ता ओलांडून तुमच्या मुलासाठी नेहमीच एक चांगला आदर्श बना.

## मुलांसाठी सायकल हेल्मेट

सायकल हेल्मेट हे लहान सायकलस्वारांचे डोके, मेंदू आणि चेहऱ्यावरील जखमांपासून संरक्षण करण्यासाठी उपयुक्त आहे. हेल्मेट घातल्याने डोक्याला दुखापत होण्याचा धोका ६० ते ९०% ने कमी होतो.

कोणत्याही रस्त्यावर किंवा दुचाकी मार्ग, सामायिक फूटपाथ किंवा विभक्त फूटपाथवर सायकल चालवताना हेल्मेट घालणे केव्हाही चांगले.

तुमच्या मुलाचे हेल्मेट हे पुढीलप्रमाणे असावे:

- **मानक गुणवत्ता** – हेल्मेट प्रमाणित दर्जाचे असल्याची खात्री करा, हे हेल्मेटची सुरक्षा सुनिश्चित केल्याचे दर्शवते.
- **योग्य आकाराचे आणि योग्यरित्या बसवलेले** – हेल्मेट आरामदायक असावे आणि खूप घट्ट किंवा सैल नसावे. हेल्मेटखाली टोपी घालू नये कारण त्यामुळे हेल्मेटचे फिटिंग खराब होते. हेल्मेट असे निवडा जे जास्त जड नसेल आणि त्यामधून हवा खेळती राहील.
- **योग्य स्थितीत** - हेल्मेट रायडरच्या डोक्यावर बसले पाहिजे, हेल्मेटने कपाळ झाकले (भुवईच्या वरपर्यंत) गेले पाहिजे, पट्ट्या योग्यरित्या बांधल्या गेल्या पाहिजेत आणि बकल सुरक्षितपणे बांधलेले असावे. कानातच्या खाली बसलेल्या प्लास्टिकच्या पट्ट्या 'V' आकाराच्या बनल्या पाहिजेत. पट्ट्या वळलेल्या नाहीत याची खात्री करा. बकल तुमच्या मुलाच्या हनुवटीखाली आणि हनुवटीजवळ असावे
- **चांगल्या स्थितीत ठेवले जाते** – हेल्मेट एखाद्या व्यक्तीच्या डोक्याचे फक्त एका आघातापासून संरक्षण करण्यासाठी डिझाइन केलेले आहे. जर हेल्मेट एका अपघातात वापरले गेले असेल किंवा ते उंचावरून खाली पडले असेल तर, कोणतेही नुकसान झालेले दिसत नसले तरीही तुम्ही ते बदलणे आवश्यक आहे. हेल्मेट वापरात नसताना ते थेट उन्हात ठेऊ नका. फोम जुना आणि तुटलेला नाही याची खात्री करा आणि निर्मात्या कंपनीच्या सूचनांनुसार हेल्मेट स्वच्छ करा.

## तुमच्या मुलासाठी योग्य सायकल निवडणे

चालवणाऱ्याच्या शरीरासाठी योग्य आकाराची सायकल असणे सुरक्षित सायकलिंगमध्ये मोठी भूमिका बजावते.

- तुमच्या मुलासाठी खूप मोठी सायकल धोकादायक आहे. ते 'वयानुसार वाढतील' या हेतूने तुमच्या मुलासाठी खूप मोठी सायकल किंवा हेल्मेट विकत घेऊ नका.
- आकार तपासण्यासाठी, तुमच्या मुलाला सायकलवर दोन्ही पाय जमिनीवर ठेवून उभे करा. मध्यम किंवा हलक्या वजनाच्या सायकलींसाठी, मुलाच्या जांघेमध्ये आणि क्रॉसबारमध्ये किमान २ सेमी अंतर असावे. BMX आणि माउंटन सायकलसाठी, मुलाच्या जांघेमध्ये आणि सायकलच्या क्रॉसबारमध्ये किमान ५ सेमी अंतर असावे.

- सर्व नियंत्रणे सहज आवाक्यात आणि वापरण्यास सोयीस्कर आहेत आणि सीट वर-खाली केली जाऊ शकते याची खात्री करा. जर तुम्ही सेकंड हँड सायकल विकत घेतली तर तिची व्यवस्थित सर्व्हिसिंग करा.

### तुमच्या मुलाच्या सायकलची काळजी घेणे

- तुमची सायकल आणि तुमच्या मुलाची सायकल व्यवस्थित ठेवली आहे याची खात्री करा. ब्रेक, चाके, पेडल, बेअरिंग आणि चेन नियमितपणे तपासा जेणेकरून आपत्कालीन परिस्थितीत सायकल लवकर थांबेल.
- प्रत्येक वेळी तुम्ही सायकल चालवताना, टायरमध्ये पुरेशी हवा आहे का, ब्रेक काम करत आहेत का आणि काही खडखडाट आहेत का ते तपासा. टायर्स, बेअरिंग्ज, गीअर्स, नट आणि बोल्ट तपासा आणि दर आठवड्याला साखळी आणि केबल्सना ऑईलिंग करा.
- तुम्हाला सायकलच्या सुरक्षिततेबद्दल खात्री नसल्यास व्यावसायिक सायकल मेकॅनिकला भेटा.

### टू व्हीलर रायडर म्हणून मुलांची सुरक्षा

जर आपण रस्त्यांवरील मृत्यूच्या आकडेवारीवर नजर टाकली तर, दुचाकी वाहन हे वाहतुकीच्या सर्वात असुरक्षित माध्यमांपैकी एक आहे. याचे कारण म्हणजे असंतुलित होण्याची / तोल जाण्याची सर्वाधिक शक्यता आणि कोणतेही भौतिक संरक्षण कवच नसणे, ज्यामुळे रायडर्स नेहमी पडण्याचा, मार लागण्याचा आणि जखमी होण्याचा धोका असतो. वेग अधिक असेल तर मोटारसायकलसाठी धोका अनेक पटींनी वाढतो.

हा धोका टाळण्याचा सर्वोत्तम मार्ग म्हणजे वाहतुकीच्या सुरक्षित पद्धतींचा पर्याय निवडणे. विकसित देशांमध्ये, जोखमीच्या कारणास्तव मुलांना दुचाकी चालवण्यास परवानगी नाही. यामुळे दुचाकीस्वार म्हणून मुलांच्या सुरक्षिततेच्या क्षेत्रातील अभ्यास आणि तांत्रिक प्रगतीला मर्यादा येते. तथापि, अनेक आशियाई देशांमध्ये आणि त्याचप्रमाणे भारतातही, मुख्यतः सार्वजनिक वाहतूक पर्यायांच्या अभावामुळे दुचाकी वाहनांचा रोजच्या प्रवासासाठी वापर वाढत आहे.

- मोटारसायकल हेल्मेट हे सर्वोत्तम उपलब्ध संरक्षण आहे, जागतिक संशोधनानुसार डोक्याला दुखापत होण्याची शक्यता यामुळे ६९% कमी होते.
- रस्त्यावरील अपघातांमध्ये, डोक्याला दुखापत हे भारतातील दुचाकीस्वारांसाठी (चालक आणि मागील व्यक्ती/प्रवासी) मृत्यूचे एक चिंताजनक कारण आहे.

### हेल्मेट आणि कायदा

- भारतात कायद्याने हेल्मेट घालणे पूर्णपणे सक्तीचे केले आहे.
- कोणत्याही प्रकारची दुचाकी चालवताना,
- सर्व लोकांसाठी - स्त्री-पुरुष, सर्व लिंगाच्या व्यक्तींसाठी,
- दोन्ही रायडर्ससाठी - ड्रायव्हर आणि पिलियन/ मागे बसणाऱ्या व्यक्तीसाठी,
- कोणत्याही रस्त्यावर - ग्रामीण किंवा शहरी. (अपवाद फक्त पगडी असलेली व्यक्ती)

कायद्याने असेही नमूद केले आहे की:

- हेल्मेट IS1 मानांकित असणे आवश्यक आहे.
- हेल्मेटचा पट्टा व्यवस्थित बांधला असला पाहिजे.
- हेल्मेट न घातल्यास १००० रुपये दंड आणि ३ महिन्यांच्या कालावधीसाठी परवाना रद्द अशी शिक्षा आहे.

### ४ वर्षाखालील मुलांची दुचाकीवरील सुरक्षा

- दोन वर्षांपेक्षा कमी वयाच्या मुलाला दुचाकीवरून नेणे शक्यतो टाळा, त्याऐवजी सार्वजनिक वाहतूक पर्याय वापरा.
- दुचाकी वाहनांवर मुलांच्या सुरक्षेची जबाबदारी ही पालकांची किंवा प्रौढ व्यक्तींची असते.
- ९ महिने ते ४ वर्षे वयोगटातील मुलासाठी क्रेन्स हेल्मेट किंवा सायकल हेल्मेट वापरा.
- चांगल्या दर्जाचे हेल्मेट वापरा जे मुलाच्या डोक्याला व्यवस्थित बसेल.
- दुचाकीवर एकापेक्षा जास्त मुले घेऊन जाऊ नका.
- स्कूटरच्या पुढच्या जागेवर किंवा मोटारसायकलच्या पेट्रोल टाकीवर बसवून मुलाला कधीही घेऊन जाऊ नका. त्यांना नेहमी ड्रायव्हरच्या मागील बाजूस आणि गाडीला फिक्स असलेल्या योग्य आसनावर आणि समोर तोंड करून बसवा.

- दुचाकीवर ४ वर्षांखालील मुलासाठी ड्रायव्हरसोबत बांधण्यासाठी हार्नेस वापरा.
- मुलांना दोन्ही हात आणि पाय झाकणारे बूट आणि पूर्ण कपडे घालावेत.
- ४ वर्षांखालील मुलाला घेऊन जाताना चालकाने २५ ते ३० किमी प्रतितास या सुरक्षित वेगापेक्षा जास्त वेगाने वाहन चालवू नये.

#### ४ ते १६ वयोगटातील मुलांची दुचाकीवरील सुरक्षा

- दुचाकीवरून मुलांच्या सुरक्षेची जबाबदारी चालकाची असते.
- मुलांना ISI मानांकित हेल्मेट घालणे आवश्यक आहे. पट्टा व्यवस्थित बांधणे आवश्यक आहे.
- दुचाकीवर एकापेक्षा जास्त मुले घेऊन जाऊ नका.
- दुचाकीच्या समोरच्या जागेत किंवा पेट्रोल टाकीवर बसवून मुलाला कधीही घेऊन जाऊ नका. लहान मुलाला नेहमी वाहनाच्या योग्य सीटवर, मांडी घालून आणि सामोरे तोंड करून बसवा.
- मुलांना दोन्ही हात आणि पाय झाकणारे बूट आणि पूर्ण कपडे घालावेत.
- ३० किमी प्रतितास या सुरक्षित वेगाने वाहन चालवावे.

#### १६ ते १९ वयोगटातील किशोरवयीन मुलांची दुचाकीवरील सुरक्षा

- दुचाकीवर मागे बसताना किंवा चालक म्हणून चालवताना नेहमी ISI मानांकित हेल्मेट घाला.
- दुचाकीवर चालक आणि पिलियन/मागे बसलेली व्यक्ती असे दोनपेक्षा जास्त लोक कधीही बसू नका.
- योग्य परवान्याशिवाय कधीही वाहन चालवू नका. ठराविक प्रकारच्या दुचाकी चालविण्यासाठी RTO येथे चाचणी देऊन वैध परवाना/लायसन्स प्राप्त करणे आवश्यक आहे.
- १८ वर्षावरील व्यक्ती दुचाकी चालविण्याचा परवाना मिळवू शकतात.
- १६ वर्षांपेक्षा जास्त वयाच्या व्यक्तींना फक्त ५० सीसी पर्यंतच्या इंजिन क्षमतेची दुचाकी किंवा २५ किमी प्रतितास वेग मर्यादेची ई-बाईक चालविण्यासाठी ड्रायव्हिंग लायसन्स / परवाना मिळू शकतो.
- दुचाकी चालवणे, चालक आणि प्रवासी या नात्याने स्वतःची सुरक्षितता, वेग मर्यादेचे पालन, रस्ता सुरक्षा आणि इतरांच्या सुरक्षेसाठी नियमांचे पालन या प्रमुख बाबींविषयी ड्रायव्हर योग्यरित्या प्रशिक्षित असला पाहिजे आणि प्रशिक्षित प्रौढ व्यक्तीच्या देखरेखीखाली त्याने/तिने पुरेसा सराव केला पाहिजे.
- दुचाकी चालवताना किंवा चालवताना बूट घालणे आवश्यक आहे. जॅकेट, हातमोजे, रक्षक साधने इत्यादी संरक्षक गोष्टींचा उपयोग करणे चांगले आहे.
- रस्ता आणि झोनच्या वेगमर्यादेची जाणीव ठेवा आणि त्याचे पालन करा.

#### लहान मुलांसाठी दुचाकीवरील हेल्मेट

- ४ वर्षांपेक्षा जास्त वयाच्या मुलासाठी ISI मानांकित हेल्मेट वापरा.
- ९ महिने ते ४ वर्षे वयोगटातील मुलासाठी चांगल्या दर्जाचे हेल्मेट वापरा. युरोपियन स्टँडर्डचे सायकल हेल्मेट देखील वापरू शकता.
- हेल्मेटचा पट्टा नेहमी मुलाच्या हनुवटीखाली बकलने बांधा.
- हेल्मेट मुलाच्या डोक्यात व्यवस्थित बसले पाहिजे. ते खूप सैल किंवा घट्ट नसावे. वयानुसार मुलाच्या डोक्याचा आकार जसा वाढेल तसे हेल्मेट बदलणे आवश्यक आहे.
- जरी भेगा दिसत नसल्या तरीही अपघातादरम्यान वापरलेले किंवा उंचावरून पडलेले हेल्मेट वापरू नये.
- हेल्मेटचा आतील फोम चांगल्या स्थितीत असावा, हा थर शॉकपासून वाचवण्यासाठी महत्त्वाचा आहे.

#### हेल्मेट बँक

- पुस्तक बँकेच्या कल्पनेप्रमाणे मुले आणि किशोरवयीन मुलांमध्ये हेल्मेट वापरण्यास प्रोत्साहन देण्यासाठी शाळा आणि महाविद्यालयीन स्तरावर 'हेल्मेट बँक' बनवण्याचा प्रयत्न केला जाऊ शकतो.
- हेल्मेट, सभासदत्व आणि नाममात्र फी आणि डिपॉझिटवर दिले जाऊ शकते. हेल्मेटचा दर्जा, वापरल्यानंतरची स्वच्छता इत्यादींची काळजी घेणे आवश्यक आहे.



## कारमध्ये मुलांची सुरक्षा

- अपघातात मुलांना दुखापत होण्यापासून रोखण्याचा सर्वोत्तम मार्ग म्हणजे कारमधून प्रवास करताना त्यांना योग्यरित्या रोखण्याची काळजी घेणे. कायदानुसार, भारतात सर्व प्रवाशांना कारमधून प्रवास करताना नेहमी योग्य प्रकारे प्रतिबंधित करणे आवश्यक आहे. मुलांचे वय आणि आकारमानानुसार योग्य चाइल्ड रेस्ट्रेंट सिस्टीम (CRS) वापरून मुलांना रोखले पाहिजे.
- सर्व बाल प्रतिबंधांनी बाल प्रतिबंध प्रणाली (AIS-072) साठी ARAI मानकांचे पालन करणे आवश्यक आहे. योग्यरितीने बसवलेले आणि वापरले असता, अपघात झाल्यास मुलांचे संरक्षण करण्यासाठी हे खूप प्रभावी आहेत.
- कार त्वरीत खूप गरम होऊ शकतात, त्यामुळे अगदी सामान्य हवामानातही कारमध्ये बाळाला किंवा मुलाला कधीही एकटे सोडू नका. अगदी थोड्या काळासाठीही- लहान मुलाला एकटे सोडणे, कारमध्ये लॉक करणे घातक ठरू शकते. कारमधील तापमान खूप लवकर धोकादायक पातळीपर्यंत वाढू शकते.

## बाल प्रतिबंध प्रणाली आणि कायदा

भारतात, १४ वर्षांपेक्षा कमी वयाच्या मुलांसाठी चारचाकी वाहनातून प्रवास करताना चाइल्ड रिस्ट्रेंट सिस्टीम (CRS) किंवा सीटबेल्ट वापर करणे आवश्यक आहे. त्यांना कोणत्या वयापर्यंत CRS वापरणे बंधनकारक आहे आणि ते सीटबेल्ट कधीपासून वापरू शकतात हे कायद्यात संदिग्ध आहे.

जागतिक सर्वोत्तम पद्धत अशी आहे की सात वर्षांवरील आणि १६ वर्षांपेक्षा कमी वयाच्या मुलांसाठी बूस्टर सीट किंवा प्रौढ सीट बेल्ट वापरले पाहिजे. सुरक्षेच्या कारणास्तव, जेव्हा सध्याच्या सुरक्षा पद्धतीसाठी आवश्यकतेपेक्षा त्यांची वाढ जास्त होईल तेव्हाच त्यांना पुढील पातळीवरील सुरक्षा पद्धत वापरण्याची शिफारस केली जाते.

पुढील पद्धत ही एक सुरक्षित पद्धत आहे:

- सहा महिन्यांपेक्षा कमी वयाच्या मुलांनी योग्यरित्या बांधलेला मागील बाजूस असलेली चाइल्ड रिस्ट्रेंट वापरणे आवश्यक आहे.
- सहा महिने ते सात वर्षे वयोगटातील मुलांनी योग्य रीतीने बांधलेला मागील बाजूस असलेला चाइल्ड रिस्ट्रेंट किंवा चेहरा समोर ठेऊन बसता येईल असा चाइल्ड रिस्ट्रेंट वापरणे आवश्यक आहे.
- चार ते सात वर्षे वयोगटातील मुलांनी योग्य रीतीने बांधलेले आणि चेहरा समोर ठेऊन बसता येईल असा चाइल्ड रिस्ट्रेंट किंवा बूस्टर सीट वापरणे आवश्यक आहे.
- सात ते १४ वर्षे वयोगटातील मुलांनी योग्यरित्या बांधलेला लॅप किंवा सॅश सीटबेल्ट किंवा चाइल्ड सेफ्टी हार्नेस किंवा योग्यरित्या बांधलेल्या सीट बेल्टसह बूस्टर सीट वापरणे आवश्यक आहे.

भारतात लहान मुले वाहनात कुठे बसू शकतात याचा उल्लेख कायद्यात नाही. तथापि, जागतिक सर्वोत्तम पद्धती पुढीलप्रमाणे आहे:

- जर कारमध्ये सीटच्या दोन किंवा अधिक रांगा असतील, तर चार वर्षांपेक्षा कमी वयाच्या मुलांनी पुढच्या सीटवर प्रवास करू नये.
- जर सर्व मागील सीट सात वर्षांपेक्षा कमी वयाच्या मुलांद्वारे वापरल्या जात असतील, तर बूस्टर सीट वापरून, चार ते सात वर्षे वयोगटातील मुले पुढच्या सीटवर प्रवास करू शकतील, पुढच्या सीटसाठी कोणतेही चाइल्ड रेस्ट्रेंट अॅक्रेज पॉइंट नसल्यामुळे, तुम्हाला बूस्टर सीट वापरण्याची आवश्यकता असेल ज्यामध्ये वरचा टिथर पट्टा नसेल.

१२ वर्षे व त्याखालील मुले मागील सीटवर सर्वात सुरक्षित असतात.

## अपंग किंवा हालचाल करण्यासाठी मर्यादा असलेल्या मुलांसाठी पर्याय

अपंग किंवा हालचाल करण्यासाठी मर्यादा असलेली मुलांसाठी मोटार वाहन प्रवास सुरक्षित असणे हे एक आव्हान ठरू शकते. संबंधित आरोग्य व्यावसायिक (जसे की व्यावसायिक थेरपिस्ट) सुरक्षित मोटार वाहन प्रवास सुनिश्चित करण्यासाठी त्या कुटुंबांसोबत एकत्र काम करू शकतात, जसे की:

- चाइल्ड रेस्ट्रेंटमध्ये सुधारणा करणे
- चाइल्ड रेस्ट्रेंट ऍक्सेसरीची शिफारस करणे
- अपंग मुलांसाठी विशेष बनवलेली चाइल्ड रेस्ट्रेंट वापरण्यास सांगणे

वैद्यकीय आणि संबंधित आरोग्य कर्मचाऱ्यांच्या सल्ल्यानुसार चाइल्ड रेस्ट्रेंटमध्ये बदल करणे आवश्यक आहे. एखाद्या आरोग्य व्यावसायिकाचा सल्ला घ्या जो तुमच्या मुलासाठी सर्वोत्तम रेस्ट्रेंट सांगू शकेल.

### चाइल्ड रेस्ट्रेंट भाड्याने मिळण्याची योजना

रेस्ट्रेंट भाड्याने मिळण्याची योजना पालकांना एका ठराविक वेळेसाठी रेस्ट्रेंट भाड्याने घेण्याची परवानगी देऊ शकतात. भाड्याने रेस्ट्रेंट घेण्यासाठी शुल्क/भाडे असू शकते.

### मुलांसोबत प्रवास करताना

मुलांसोबत प्रवास करणे आव्हानात्मक असू शकते. प्रत्येकासाठी हा प्रवास आनंददायक व्हावा यासाठी काही पुढे काही सल्ले दिले आहेत:

- मुलांना समजावून सांगा की सीट बेल्ट बांधल्याशिवाय तुम्ही प्रवास करू शकत नाही.
- लांब पल्ल्याचा/बाहेरचा प्रवास करत असाल तर तुमच्या मुलासाठी रेस्ट्रेंट किंवा बूस्टर सीट सोबत घ्या.
- तुमच्याकडे लहान मूल आणि बाळ असल्यास, लहान मूल बाहेर पडण्यापूर्वी बाळाला कारमधून सुरक्षितपणे बाहेर काढा.
- प्रवाशांना होणारा त्रास आणि ड्रायव्हरचा थकवा कमी करण्यासाठी वाहन चालवताना दर दोन तासांनी नियमित ब्रेक घ्या.
- मुले रस्त्याच्या विरुद्ध बाजूच्या (भारतासाठी डाव्या बाजूच्या) दरवाजातून कारमधून बाहेर पडतील याची खात्री करा.
- कारमधील मोकळ्या वस्तू (खेळणी आणि इतर वस्तू) सुरक्षित ठेवा, अशा वस्तू अपघात किंवा जोरदार ब्रेकिंग दरम्यान उडू शकतात आणि प्रवाशांना इजा करू शकतात.
- मुलांनी चालत्या वाहनाच्या खिडक्या आणि छतामधून शरीराचे कोणतेही अवयव बाहेर काढू नयेत याची खात्री करा, ते खूप धोकादायक असू शकते आणि त्यामुळे गंभीर दुखापत होऊ शकते.

ऋणनिर्देश: मुले आणि किशोरवयीन मुलांसाठी रस्ता सुरक्षेची ही नोंद बेटर हेल्थ चॅनेलच्या वेबसाइटवरील माहितीवरून घेण्यात आली आहे, त्याची लिंक पुढीलप्रमाणे:

<https://www.betterhealth.vic.gov.au/health/healthyliving/road-and-traffic-safety-for-children>,

<https://www.betterhealth.vic.gov.au/health/healthyliving/bicycle-safety-and-children>, आणि

<https://www.betterhealth.vic.gov.au/health/healthyliving/child-safety-in-the-car>.

## परिशिष्ट

'Towards Safer Mobility for Children & Adolescents' या ऑनलाइन फोल्डरवरून तुम्ही पुढील गोष्टी डाउनलोड करू शकता

- मॅन्युअल / मार्गदर्शिका
- नोंदणी पत्रक
- कार्यपत्रके/वर्कशीट्स
- सादरीकरण स्लाइड्स

<http://tinyurl.com/PuneChildRS-training>



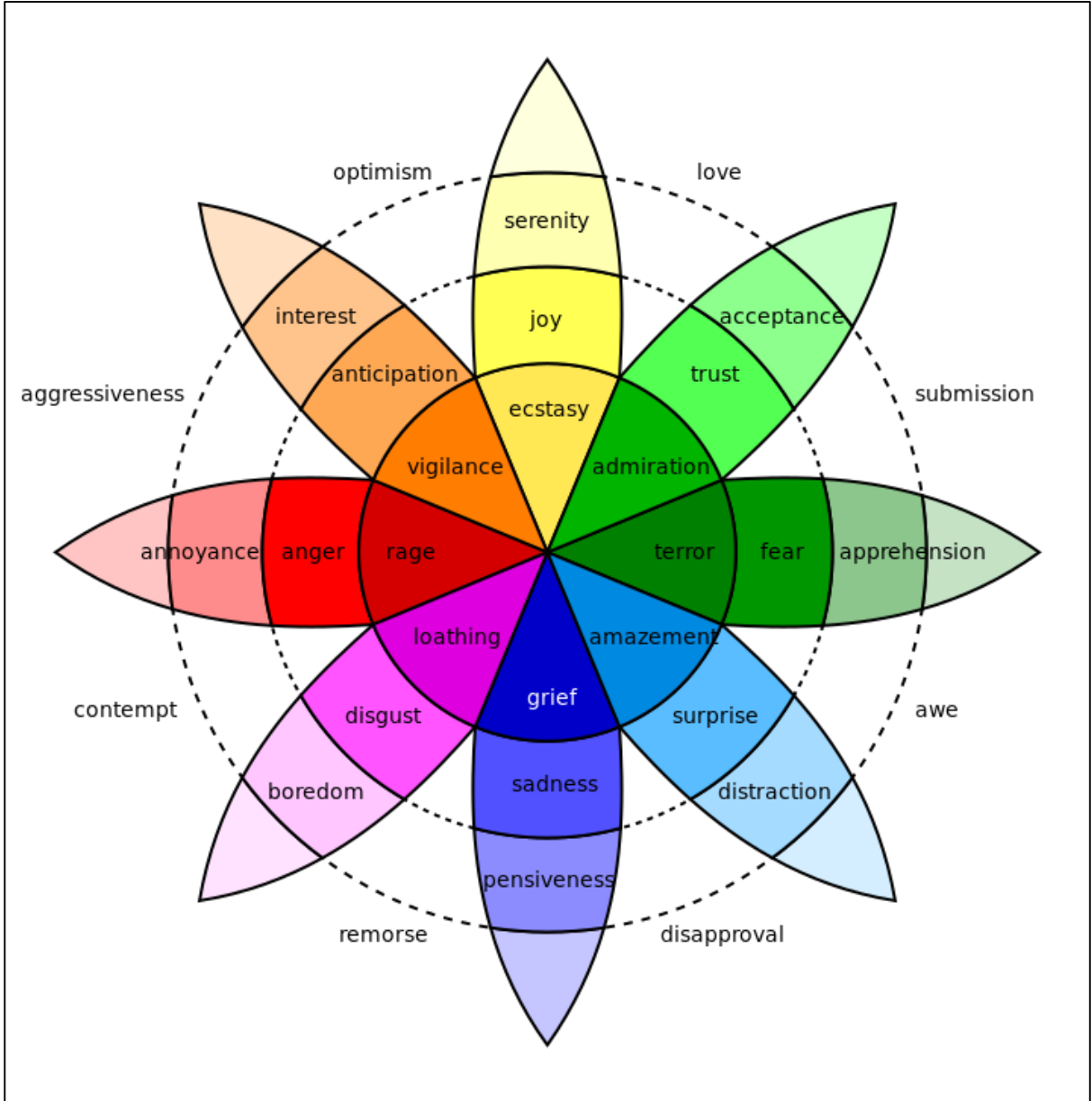
तुमचे अहवाल आणि सहभागींच्या याद्या या लिंकवर किंवा QR कोडवर PUNE Child & ADOLESCENTS ROAD SAFETY या फोल्डरमध्ये अपलोड करा.

<http://tinyurl.com/PuneChildRS>





## सत्र १ - भावना चक्र



आकृती संदर्भ: विकीपेडियावरील Machine Elf १७३५

**सत्र ३ - वर्कशीट १: मुले आणि किशोरवयीन मुलांमध्ये रस्त्यांवरील ट्रॅफिकच्या दुखापतींसाठी न बदलता येण्याजोगे आणि बदलता येण्याजोगे जोखीम घटक**

न बदलता येण्याजोग्या जोखीम घटकांसाठी N आणि सुधारण्यायोग्य जोखीम घटकांसाठी Y लिहा (किंवा तुम्ही न बदलता येण्याजोग्या जोखीम घटकांना खोडू शकता) (१५ मिनिटे)

सुधारण्यायोग्य आहे किंवा सुधारण्यायोग्य नाही	जोखीम घटक
	<b>वय</b> लहान मुले प्रौढांप्रमाणे रस्त्याचा वापर करत नाहीत किंवा रहरदारीच्या ठिकाणी प्रौढांप्रमाणे वागत नाहीत.
	<b>अनुभूती</b> लहान मुलांना रस्त्यावरील रहरदारीच्या परिस्थितीतून मार्ग काढणे खूप गुंतागुंतीची वाटते.
	<b>विकास</b> त्यांची विकासात्मक अपरिपक्वता आणि जोखमींचे मूल्यांकन करण्यात असमर्थता यामुळे मुलांना रस्त्यावरील वाहतूक अपघातांचा धोका जास्त असतो. त्यांची एकाग्रता खूपच कमी असते आणि त्यांना एकावेळी एकापेक्षा जास्त मुद्द्यांवर लक्ष केंद्रित करण्यात अडचण येते.
	<b>ऐकणे आणि पाहणे</b> लहान मुलांना आवाज कोणत्या दिशेने येत आहे हे समजण्यास त्रास होतो. त्याचप्रमाणे, जेव्हा दोघेही (लहान मूल आणि वाहन) गतिमान असतात तेव्हा त्यांना स्वतःमधील आणि इतर वाहनांमधील अंतर ठरवण्यात अडचण येते.
	<b>क्रॅशनंतरचा अपुरा प्रतिसाद</b> ज्या देशांमध्ये मुलांसाठी योग्य प्री-हॉस्पिटल, हॉस्पिटल आणि पुनर्वसन सुविधा नाहीत त्यांना अपघातानंतर जास्त धोका असतो.
	<b>अनुभवाचा अभाव</b> अननुभवी, विशेषतः नवशिक्या ड्रायव्हर्समुळे, अपघात होण्याचा धोका वाढतो.
	<b>ज्ञानाचा अभाव</b> सर्व मुलांना रस्त्याचे मूलभूत कायदे आणि नियम, रहरदारीमध्ये कसे वागावे आणि कोणते धोके टाळावे हे शिकवणे आवश्यक आहे.
	<b>सुरक्षा साधने नाहीत</b> हेल्मेट न घालणे किंवा लहान मुलांनी CRS (चाईल्ड रिस्ट्रेंट पद्धती) किंवा सीटबेल्ट न वापरणे यामुळे टक्कर झाल्यास मुलांना दुखापत होण्याचा धोका जास्त असतो.
	<b>खराब पायाभूत सुविधा</b> चालण्यासाठी आणि सायकलिंगसाठी स्वतंत्र लेन नसल्यामुळे असुरक्षित मुले अवजड वाहनांच्या संपर्कात येण्याचा धोका असतो.
	<b>मित्रांकडून दबाव</b> किशोरवयीन मुलांच्या जीवनात समवयस्क हे सर्वात महत्त्वाचे लोक असतात. अनेकदा 'कूल' समजल्या जाणाऱ्या गोष्टी त्यांच्याकडून केल्या जातात ज्या करणे सुरक्षित असतेच असे नाही.
	<b>धोका पत्करणे</b> जसजसे ते मोठे होतात तसतसे पौगंडावस्थेतील मुले अधिक जोखीम घेऊ लागतात किंवा नवीन अनुभव शोधू लागतात, उदाहरणार्थ अल्कोहोल आणि अमली पदार्थांचा वापर. हे प्रमाण मुलींपेक्षा मुलांमध्ये अधिक आहे.
	<b>आकार</b> लहान मुल त्यांच्या उंचीमुळे रहरदारीमध्ये दिसणे कठीण असते. त्याचप्रमाणे, त्यांना त्यांच्या उंचीपेक्षा वर असणारी आजूबाजूची वाहने आणि पायाभूत सुविधा पाहण्यास त्रास होतो.
	<b>लिंग</b> जसजशी मुले मोठी होतात तसतसे मुलींपेक्षा मुलं जास्त ट्रॅफिक टक्करमध्ये सामील होतात.
	<b>असुरक्षित वाहने</b> सीटबेल्ट, ISOFIX किंवा पादचारी क्रंपल झोनसारखी सुरक्षिततेची वैशिष्ट्ये नसणाऱ्या वाहनांना अपघात झाल्यास लहान मुले आणि किशोरवयीन मुलांना दुखापत होण्याचा धोका जास्त असतो.

वर्कशीट १ची उत्तरे

न बदलता येण्याजोगे जोखीम घटक	
वय	लहान मुले प्रौढांप्रमाणे रस्त्याचा वापर करत नाहीत किंवा रहरदारीच्या ठिकाणी प्रौढांप्रमाणे वागत नाहीत.
लिंग	जसजशी मुले मोठी होतात तसतसे मुलीपेक्षा मुलं जास्त ट्रॅफिक टक्करमध्ये सामील होतात.
आकार	लहान मुल त्यांच्या उंचीमुळे रहदारीमध्ये दिसणे कठीण असते. त्याचप्रमाणे, त्यांना त्यांच्या उंचीपेक्षा वर असणारी आजूबाजूची वाहने आणि पायाभूत सुविधा पाहण्यास त्रास होतो.
अनुभूती	लहान मुलांना रस्त्यावरील रहरदारीच्या परिस्थितीतून मार्ग काढणे खूप गुंतागुंतीची वाटते.
विकास	त्यांची विकासात्मक अपरिपक्वता आणि जोखमीचे मूल्यांकन करण्यात असमर्थता यामुळे मुलांना रस्त्यावरील वाहतूक अपघातांचा धोका जास्त असतो. त्यांची एकाग्रता खूपच कमी असते आणि त्यांना एकावेळी एकापेक्षा जास्त मुद्द्यांवर लक्ष केंद्रित करण्यात अडचण येते.
ऐकणे आणि पाहणे	लहान मुलांना आवाज कोणत्या दिशेने येत आहे हे समजण्यास त्रास होतो. त्याचप्रमाणे, जेव्हा दोघेही (लहान मूल आणि वाहन) गतिमान असतात तेव्हा त्यांना स्वतःमधील आणि इतर वाहनांमधील अंतर ठरवण्यात अडचण येते.

बदलता येण्याजोगे जोखीम घटक	
धोका पत्करणे	जसजसे ते मोठे होतात तसतसे पौगंडावस्थेतील मुले अधिक जोखीम घेऊ लागतात किंवा नवीन अनुभव शोधू लागतात, उदाहरणार्थ अल्कोहोल आणि अमली पदार्थांचा वापर. हे प्रमाण मुलीपेक्षा मुलांमध्ये अधिक आहे
अनुभवाचा अभाव	अननुभवी, विशेषतः नवशिक्या ड्रायव्हर्समुळे, अपघात होण्याचा धोका वाढतो.
मित्रांकडून दबाव	किशोरवयीन मुलांच्या जीवनात समवयस्क हे सर्वात महत्त्वाचे लोक असतात. अनेकदा 'कूल' समजल्या जाणाऱ्या गोष्टी त्यांच्याकडून केल्या जातात ज्या करणे सुरक्षित असतेच असे नाही.
सुरक्षा साधने नाहीत	हेल्मेट न घालणे किंवा लहान मुलांनी CRS (चाईल्ड रिस्ट्रेंट पद्धती) किंवा सीटबेल्ट न वापरणे यामुळे टक्कर झाल्यास मुलांना दुखापत होण्याचा धोका जास्त असतो.
खराब पायाभूत सुविधा	चालण्यासाठी आणि सायकलिंगसाठी स्वतंत्र लेन नसल्यामुळे असुरक्षित मुले अवजड वाहनांच्या संपर्कात येण्याचा धोका असतो.
असुरक्षित वाहने	सीटबेल्ट, ISOFIX किंवा पादचारी क्रंपल झोनसारखी सुरक्षिततेची वैशिष्ट्ये नसणाऱ्या वाहनांना अपघात झाल्यास लहान मुले आणि किशोरवयीन मुलांना दुखापत होण्याचा धोका जास्त असतो.
ज्ञानाचा अभाव	सर्व मुलांना रस्त्याचे मूलभूत कायदे आणि नियम, रहदारीमध्ये कसे वागावे आणि कोणते धोके टाळावे हे शिकवणे आवश्यक आहे.
क्रॅशनंतरचा अपुरा प्रतिसाद	ज्या देशांमध्ये मुलांसाठी योग्य प्री-हॉस्पिटल, हॉस्पिटल आणि पुनर्वसन सुविधा नाहीत त्यांना अपघातानंतर जास्त धोका असतो.

## सत्र ४ - वर्कशीट २: रस्ता सुरक्षा उपाय

उपाययोजनांची अंदाजे परिणामकारकता लक्षात घेऊन योग्य जोड्या जुळवा

उपाययोजना	अंदाजे परिणामकारकता
a २५ किमी प्रतितास गती असणारे क्षेत्र	i मृत्यूसंख्येत ४०%-५०% घट
b पदपथ आणि चालण्याचे मार्ग	ii डोक्याच्या गंभीर दुखापतींमध्ये ६०% घट
c स्वतंत्र सायकल लेन	iii डोक्याला दुखापत होण्याचा धोका ६९% कमी होतो
d सायकल चालवताना हेल्मेट नीट घालणे आणि फिट बसवणे	vi मृतांमध्ये ४०%-६०% घट
e सायकल चालवणाऱ्यांसाठी हेल्मेटसक्ती करणारा कायदा	v. CRS (चाईल्ड रिस्ट्रेंट पद्धती) वापरल्याने, विरुद्ध दिशेने (पालकांकडे चेहरा करून) बसलेल्या लहान बालकांना होणाऱ्या गंभीर दुखापतीमध्ये ७१%-९५% घट
f मोटारसायकलसाठीच्या हेल्मेटचा वापर	vi शहरामध्ये सायकल चालवणाऱ्यांच्या मृत्यूत ४४% घट
g बालकांसाठी चाईल्ड रिस्ट्रेंट पद्धती (CRS) चा वापर	vii सायकल चालवणाऱ्यांच्या डोक्याला दुखापत होण्याच्या दरात ४५% घट
h सीटबेल्टचा योग्य वापर	viii बाल-पादचाऱ्यांना होणाऱ्या प्राणघातक जखमांमध्ये ७०% किंवा त्याहून अधिक घट



वर्कशीट २ची उत्तरे

उपाययोजना	अंदाजे परिणामकारकता	कायद्यातील तरतूद
२५ किमी प्रतितास गती असणारे क्षेत्र	बाल-पादचाऱ्यांना होणाऱ्या प्राणघातक जखमांमध्ये ७०% किंवा त्याहून अधिक घट	मोटर वाहन सुधारणा कायदा IRC
पदपथ आणि चालण्याचे मार्ग	मृतांमध्ये ४०%-६०% घट	IRC
स्वतंत्र बाईक/सायकल लेन	शहरामध्ये सायकल चालवणाऱ्यांच्या मृत्यूत ४४% घट	IRC
सायकल चालवताना हेल्मेट नीट घालणे आणि फिट बसवणे	डोक्याच्या गंभीर दुखापतींमध्ये ६०% घट	कोणताही राष्ट्रीय किंवा राज्य कायदा नाही
सायकल चालवणाऱ्यांसाठी हेल्मेटसक्ती करणारा कायदा	सायकल चालवणाऱ्यांच्या डोक्याला दुखापत होण्याच्या दरात ४५% घट	कोणताही राष्ट्रीय किंवा राज्य कायदा नाही
मोटरसायकलसाठीच्या हेल्मेटचा वापर	डोक्याला दुखापत होण्याचा धोका ६९% कमी होतो	मोटर वाहन सुधारणा कायदा
बालकांसाठी चाईल्ड रिस्ट्रेंट पद्धती (CRS) चा वापर	CRS (चाईल्ड रिस्ट्रेंट पद्धती) वापरल्याने, विरुद्ध दिशेने (पालकांकडे चेहरा करून) बसलेल्या लहान बालकांना होणाऱ्या गंभीर दुखापतींमध्ये ७१%-९५% घट	मोटर वाहन सुधारणा कायदा
सीटबेल्टचा योग्य वापर	मृत्यूसंख्येत ४०%-५०% घट	मोटर वाहन सुधारणा कायदा

स्रोत: बाल आणि किशोरवयीन व्यक्तींच्या रस्ता सुरक्षेसाठी तांत्रिक मार्गदर्शिका, युनिसेफ

### सत्र ४ - वर्कशीट ३: कायद्यातील रस्ता सुरक्षा

भारतीय कायद्यातील मुले आणि किशोरवयीन रस्ता सुरक्षा संबंधित तरतुदीविषयीची पुढील विधाने चूक की बरोबर ते सांगा: तुम्ही कायद्याचाही उल्लेख करू शकता. (१० मिनिटे)

मुले आणि किशोरवयीनांच्या रस्ता सुरक्षेसाठी तरतुदी	विधान बरोबर / चूक
१ फूटपाथ / पदपथ आणि सुरक्षित क्रॉसिंग प्रदान करणे अनिवार्य नाही.	
२ शाळा परिसरामध्ये वेग मर्यादा २५ किमी प्रतितास आहे.	
३ ४ वर्षांपर्यंतच्या मुलाला घेऊन जाणाऱ्या दुचाकीसाठी वेग मर्यादा ५० किमी प्रतितास आहे.	
४ सायकलवरून जाणाऱ्या बालकांसाठी क्रॅश हेल्मेट अनिवार्य आहे.	
५ दुचाकीवरून जाणाऱ्या बालकांसाठी हेल्मेट घालणे बंधनकारक करण्यात आले आहे.	
६ दुचाकीवरून प्रवास करताना हेल्मेट न घातल्यास ५०० रुपये दंड आहे.	
७ दुचाकीस्वारासाठी बीआयएस चिन्हांकित हेल्मेट असणे अनिवार्य आहे.	
८ चारचाकी वाहनात प्रवास करताना १४ वर्षांपेक्षा कमी वयाच्या मुलाला चाईल्ड रिस्ट्रेंट सीटवर बसवणे बंधनकारक आहे.	
९ कार/चारचाकी वाहनात मुलासाठी CRS न वापरल्यास रु. १००० दंड आहे.	
१० बालकांना समोरच्या सीटवर बसवण्यास मनाई आहे.	
११ ड्रायव्हिंग लायसन्ससाठी किमान वयोमर्यादा १८ वर्षे आहे.	
१२ ड्रायव्हिंग लायसन्सशिवाय एखादी व्यक्ती मोटार वाहन चालवू शकते.	
१३ शालेय क्षेत्र आणि वेगमर्यादेविषयीचे फलक बसवणे अनिवार्य नाही.	
१४ स्वतंत्र सायकल मार्गिका देणे कायद्याने अनिवार्य आहे.	
१५ शालेय परिवहन समिती विद्यार्थ्यांच्या सुरक्षिततेसाठी कटिबद्ध नाही.	
१६ एखाद्या किशोरवयीन मुलाकडून मोटार वाहन नियमांचे कोणतेही उल्लंघन झाल्यास पालक जबाबदार नाही.	
१७ रस्ते-अपघातग्रस्त व्यक्तीला मदत केल्याने कायदेशीर छळ होऊ शकतो.	
१८ रुग्णवाहिकेला रस्ता देणे हे नैतिक कर्तव्य आहे, कायद्याने बंधनकारक नाही.	

वर्कशीट ३ची उकल - मुले आणि किशोरवयीनांच्या रस्ता सुरक्षेसाठी कायद्यातील तरतुदी

रस्ता सुरक्षेसाठी तरतुदी		विधान बरोबर / चूक
१	फूटपाथ / पदपथ आणि सुरक्षित क्रॉसिंग प्रदान करणे अनिवार्य नाही.	चूक, IRC कोड
२	शाळा परिसरामध्ये वेग मर्यादा २५ किमी प्रतितास आहे.	बरोबर, मोटार वाहन (ड्रायव्हिंग) नियम, २०१७
३	४ वर्षांपर्यंतच्या मुलाला घेऊन जाणाऱ्या दुचाकीसाठी वेग मर्यादा ५० किमी प्रतितास आहे.	चूक, CMVR १९८९, ४० किमी प्रतितास आहे
४	सायकलवरून जाणाऱ्या बालकांसाठी क्रॅश हेल्मेट अनिवार्य आहे.	चूक, कायद्यात तरतुद नाही, परंतु हेल्मेट वापरणे अत्यंत आवश्यक आहे.
५	दुचाकीवरून जाणाऱ्या बालकांसाठी हेल्मेट घालणे बंधनकारक करण्यात आले आहे.	बरोबर, MVA १९८८, MVAA २०१९, CMVR १९८९
६	दुचाकीवरून प्रवास करताना हेल्मेट न घातल्यास ५०० रुपये दंड आहे.	बरोबर, MVA १९८८ आणि MVAA २०१९, (महाराष्ट्रात रु ५००)
७	दुचाकीस्वारासाठी बीआयएस चिन्हांकित हेल्मेट असणे अनिवार्य आहे.	बरोबर, MVA १९८८, MVAA २०१९, CMVR १९८९
८	चारचाकी वाहनात प्रवास करताना १४ वर्षांपेक्षा कमी वयाच्या मुलाला चाईल्ड रिस्ट्रिक्ट सीटवर बसवणे बंधनकारक आहे.	बरोबर, MVA १९८८ आणि MVAA २०१९
९	कार/चारचाकी वाहनात मुलासाठी CRS न वापरल्यास रु. १००० दंड आहे.	बरोबर, MVA १९८८ आणि MVAA २०१९
१०	बालकांना समोरच्या सीटवर बसवण्यास मनाई आहे.	चूक, कायद्यात तरतुद नाही, परंतु (समोरच्या सीटवर बसवणे) उचित नाही आणि ही कायद्यातील कमतरता आहे.
११	ड्रायव्हिंग लायसन्ससाठी किमान वयोमर्यादा १८ वर्षे आहे.	बरोबर, MVA १९८८
१२	ड्रायव्हिंग लायसन्सशिवाय एखादी व्यक्ती मोटार वाहन चालवू शकते.	चूक, VAT १९८८
१३	शालेय क्षेत्र आणि वेगमर्यादेविषयीचे फलक बसवणे अनिवार्य नाही.	फ्लेस, MVAA अंतर्गत IRC कोड
१४	स्वतंत्र सायकल मार्गिका देणे कायद्याने अनिवार्य आहे.	चूक, कायद्यात अंतर्भूत नाही
१५	शालेय परिवहन समिती विद्यार्थ्यांच्या सुरक्षिततेसाठी कटिबद्ध नाही.	चूक, महाराष्ट्र मोटार वाहन नियम, २०११
१६	एखाद्या किशोरवयीन मुलाकडून मोटार वाहन नियमांचे कोणतेही उल्लंघन झाल्यास पालक जबाबदार नाही.	चूक, MVAA २०१९
१७	रस्ते-अपघातग्रस्त व्यक्तीला मदत केल्याने कायदेशीर छळ होऊ शकतो.	चूक, चांगला मदतद्वत कायदा
१८	रुग्णवाहिकेला रस्ता देणे हे नैतिक कर्तव्य आहे, कायद्याने बंधनकारक नाही.	चूक, MVAA

सत्र ५ - वर्कशीट ४: शाळेभोवतीच्या परिसराची निरीक्षणे

रस्त्याचे स्वरूप	निरीक्षणे
शाळेचा परिसर सहज ओळखता येणारा आहे का?	
शाळा परिसर आणि वेगमर्यादा हे फलक योग्यरित्या बसवलेले आणि सहज दिसणारे असे आहेत का?	
कोणताही महामार्ग किंवा द्रुतगती मार्ग जवळ आहे का?	
शाळेजवळ असणारे चौक	
रस्ता दुभाजक आणि प्रकार <ul style="list-style-type: none"> <li>• दुभाजक नाही</li> <li>• रंगवलेली रेषा</li> <li>• लोखंडी जाळी</li> <li>• काँक्रीट</li> </ul>	
लेनची (मार्गिकांची) संख्या <ul style="list-style-type: none"> <li>• डाव्या बाजूसाठी</li> <li>• उजव्या बाजूसाठी</li> </ul>	
फूटपाथ / पदपथ <ul style="list-style-type: none"> <li>• आहे</li> <li>• सलग आणि चांगल्या स्थितीत</li> <li>• फूटपाथ / पदपथ वापरण्यायोग्य आहेत</li> <li>• फूटपाथच्या बाजूला सुरक्षा जाळी</li> </ul>	
रस्ता पार करणे सुरक्षित होण्यासाठी <ul style="list-style-type: none"> <li>• झेब्रा क्रॉसिंग</li> <li>• पादचाऱ्यांना मध्यभागी थांबण्यासाठी जागा</li> <li>• सिग्नलमध्ये पादचाऱ्यांना रस्ता ओलांडण्यासाठी स्वतंत्र वेळ</li> <li>• इतर कोणतेही उपाय</li> </ul>	
सायकल मार्ग <ul style="list-style-type: none"> <li>• स्वतंत्र</li> <li>• रंगवलेले</li> <li>• सायकल मार्ग वापरण्यायोग्य आहे</li> </ul>	
वेगवान आणि जड वाहनांची वर्दळ	
दृश्यमानता <ul style="list-style-type: none"> <li>• रस्त्यावरून शाळेचे प्रवेशद्वार वाहनचालकांना सहज दिसू शकते</li> <li>• रस्त्याचा वापर करणाऱ्या मुलांची दृश्यमानता- एखादी वस्तू, रेलिंग, झाडे किंवा पार्क केलेली वाहने इत्यादींमुळे दृश्यमानतेमध्ये येणारा अडथळा</li> </ul>	
शालेय वाहतूक वाहनांसाठी नियोजित ड्रॉप-ऑफ आणि पिक-अप ठिकाण <ul style="list-style-type: none"> <li>• बस</li> <li>• व्हॅन</li> <li>• ऑटो रिक्शा</li> <li>• पालकांद्वारे चालत किंवा सायकलने येणाऱ्या विद्यार्थ्यांसाठी</li> </ul>	

<ul style="list-style-type: none"> <li>• पालकांद्वारे दुचाकीने येणाऱ्या विद्यार्थ्यांसाठी</li> <li>• पालकांद्वारे चारचाकीने येणाऱ्या विद्यार्थ्यांसाठी</li> </ul>	
<p>शाळेसमोर आणि जवळ पार्किंग</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• शालेय वाहने</li> <li>• खाजगी वाहने</li> </ul>	
जवळपास असणारी इतर कोणतीही शाळा / महाविद्यालये, आणि त्यांचे अंतर	
<b>गती</b>	
वेग मर्यादा नमूद केली आहे	
<p>गती नियंत्रित करण्यासाठी व्यवस्थापन</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• स्पीड ब्रेकर / स्पीड टेबल</li> <li>• रंबल पट्टी / कोबलस्टोन इ</li> <li>• सिग्नल</li> <li>• इतर कोणतेही उपाय</li> </ul>	
<p>सामान्य निरीक्षणाद्वारे- वाहनांची प्रत्यक्ष गती</p> <p>अपेक्षित वेग मर्यादा आणि प्रत्यक्ष वेग यातील फरक</p>	
<b>रस्ता वापरकर्ता</b>	
<p>वापरकर्ते कोण आहेत</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• पादचारी</li> <li>• सायकलस्वार</li> <li>• दुचाकी</li> <li>• चार चाकी</li> <li>• हेव्ह वाहन</li> <li>• शाळेची बस</li> </ul>	
दुचाकीवरील मुले हेल्मेट वापरत आहेत	
एका दुचाकीवरील मुलांची संख्या	
चारचाकीमध्ये चाईलड रिस्ट्रेंट पद्धती वापरणारी बालके	
<b>वाहने / वापरकर्ते संख्या / इतर मोड</b>	
<p>प्रति तास संख्या (६ मिनिटांसाठी मोजा आणि गुणाकार करा)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• पादचारी</li> <li>• सायकल</li> <li>• दुचाकी</li> <li>• चारचाकी</li> <li>• अवजड वाहने (शालेय बस, ट्रक इ.)</li> </ul>	
<p>सार्वजनिक वाहतुकीचे उपलब्ध पर्याय</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• पर्याय</li> <li>• अंतर</li> <li>• जवळच्या स्टॉप/स्टेशनपर्यंत जाण्याची / पोहोचण्याची सोय</li> </ul>	



जिल्हा पुणे  
DISTRICT PUNE



## विद्यार्थ्यांसाठी रस्ता सुरक्षा प्रश्नमंजुषा

- क्रॉसवॉकवर रस्ता ओलांडताना (जे झेब्रा क्रॉसिंग किंवा पादचारी क्रॉसिंग म्हणून देखील ओळखले जाते), तुम्ही काय करावे?
  - वेगाने पलीकडे पळा
  - तिरके चाला
  - दोन्ही बाजूंनी पहा आणि जेव्हा ते सुरक्षित असेल तेव्हा क्रॉस करा
  - तुम्ही अजून १२ वर्षांचे नसल्यास पालक किंवा मोठ्या भावाचा किंवा बहिणीचा हात धरा.



- सायकल चालवताना हेल्मेट घालणे का महत्त्वाचे आहे?
  - ते छान दिसते
  - पडणे किंवा अपघात झाल्यास आपल्या डोक्याचे संरक्षण करणे
  - हेल्मेट आवश्यक नाही
  - फक्त व्यावसायिकांना हेल्मेटची गरज आहे

- स्कूल बसमध्ये चढताना किंवा उतरताना तुम्ही काय करावे?
  - प्रथम जाण्यासाठी इतरांना धक्का द्या
  - रस्त्याच्या मध्यभागी उभे रहा
  - चढण्या किंवा उतरण्यापूर्वी बस पूर्णपणे थांबेपर्यंत प्रतीक्षा करा
  - बसकडे दुर्लक्ष करा आणि घरी जा



- क्रॉसवॉक नसताना, रस्ता ओलांडण्याचा सर्वात सुरक्षित मार्ग कोणता आहे?
  - वेगाने पलीकडे पळा
  - सरळ रेषेत क्रॉस करा
  - छेदनबिंदू किंवा कोपऱ्यावर क्रॉस करा
  - तिरपे पार करा

- कारमधील सीट बेल्टचा उद्देश काय आहे?
  - कार स्वच्छ ठेवणे
  - कार अधिक चांगली दिसण्यासाठी
  - अपघात झाल्यास प्रवाशांचे संरक्षण करणे
  - सीट बेल्ट अनावश्यक आहेत



6. मुलांसाठी वाहनांमध्ये योग्य बाल प्रतिबंध उपाय (CRM) वापरणे महत्त्वाचे का आहे?
- कारण हा एक फॅशन ट्रेंड आहे
  - मुलांचे मनोरंजन करणे
  - राइड दरम्यान आराम देण्यासाठी
  - टक्कर झाल्यास सुरक्षितता वाढवणे आणि इजा होण्याचा धोका कमी करणे



7. जास्तीत जास्त सुरक्षिततेसाठी मुलांनी कारमधून प्रवास करण्याचा योग्य केलेला मार्ग कोणता आहे?
- चालकाच्या मांडीवर बसणे
  - वयानुसार योग्य कार सीट किंवा बूस्टर सीट वापरणे
  - मागील सीटवर उभे राहणे
  - कारच्या आत मुक्तपणे फिरणे

8. कार सनरूफने सुसज्ज असताना मुलांना कसे वागण्याची सूचना दिली पाहिजे?
- उभे राहून सनरूफमधून बाहेर पहा
  - चांगल्या दृश्यासाठी ते नेहमी उघडे ठेवा
  - वाहन निर्मात्याच्या मार्गदर्शक तत्वांचे पालन करा आणि सनरूफ वापरात असताना आपल्या जागेवर बसून रहा
  - मजा करण्यासाठी सनरूफ उघडणे आणि बंद करण्याचा प्रयोग करा



9. मोटार वाहन चालकांसाठी लाल अष्टकोनी चिन्हाचा अर्थ काय आहे?
- हळू करा
  - वाहन चालवणे सुरू ठेवा
  - थांबा
  - उत्पन्न



10. पिवळा ट्रॅफिक लाइट मोटार वाहन चालकांना काय सूचित करतो?
- वेग वाढवा
  - थांबा
  - वाहन हळू करा आणि थांबण्याची तयारी करा
  - यू-टर्न घ्या



11. रस्त्यावर किंवा चिन्ह पोस्ट म्हणून झेंब्राच्या खुणा काय दर्शवतात?
- क्रॉसिंगला परवानगी नाही
  - पादचारी क्रॉसिंग झोन
  - सायकल लेन
  - पार्किंग झोन



12. ड्रायव्हर्सने जेव्हा सायरन ऐकले किंवा वाहन चालवताना आपत्कालीन दिवे जवळ येताना दिसले तेव्हा त्यांनी काय करावे?
- त्याच वेगाने गाडी चालवणे सुरू ठेवा
  - वाहन बाजूला घ्या आणि त्यांना जाऊ द्या
  - त्यांच्या मार्गातून बाहेर पडण्यासाठी वेग वाढवा
  - त्यांच्याकडे दुर्लक्ष करा

13. तुम्ही तुमची सायकल वापरत नसताना ती कुठे पार्क करणे सुरक्षित आहे?
- रस्त्यावर
  - फायर हायड्रंट समोर
  - नियुक्त केलेल्या सायकल स्टँडवर किंवा पार्किंगच्या ठिकाणी
  - कुठेही बसते



14. पांढरे "H" असलेले निळे चिन्ह काय दर्शवते?
- पुढे रुग्णालय आहे
  - पुढे हॉटेल आहे
  - पुढे महामार्ग आहे
  - पुढे हायकिंग ट्रेल आहे



15. रस्त्यावर चालताना मोबाईल फोन वापरणे धोकादायक का आहे?
- ते धोकादायक नाही
  - तुमचा कॉल चुकू शकतो
  - हे तुमचे ट्रॅफिकपासून लक्ष विचलित करते, तुमच्यासाठी आणि इतरांनाही अपघात होण्याचा धोका वाढवते
  - फक्त प्रौढांनी ते टाळावे

16. रस्त्यावर सायकल चालवताना, कोणत्या दिशेने जावे?
- कोणतीही दिशा योग्य आहे
  - वाहतुकीच्या प्रवाहाविरुद्ध
  - रहदारीच्या प्रवाहासह
  - रस्त्याच्या कडेने

17. ग्रीन ट्रॅफिक लाइटवर ड्रायव्हरने काय करावे?
- वेग वाढवा
  - थांबा आणि रस्त्याच्या कडेला थांबा.
  - मार्ग मोकळा असल्यास पुढे जा
  - वळा



18. रस्त्याने जात असताना आपल्या सभोवतालच्या परिस्थितीची जाणीव ठेवणे का महत्वाचे आहे?
- ते महत्वाचे नाही
  - हरवणे टाळण्यासाठी
  - सतर्क राहणे आणि संभाव्य धोक्यांना प्रतिसाद देणे
  - फक्त प्रौढांना त्यांच्या सभोवतालची जाणीव असणे आवश्यक आहे



19. अंधार असताना ड्रायव्हर्सना दिसण्यासाठी तुम्ही काय परिधान करावे?

- गडद कपडे
- चमकदार आणि परावर्तित कपडे
- आसपासच्या परिसरात सहज दिसून न येणारे
- याची काळजी करण्याची गरज नाही



20. रस्त्यांभोवतीचा परिसर स्वच्छ ठेवणे महत्त्वाचे का आहे?

- कारण ते छान दिसते
- काही फरक पडत नाही
- स्वच्छता आणि रस्ता सुरक्षा राखण्यासाठी
- जेणेकरून प्राणी खेळू शकतील



21. रस्ते स्वच्छ करण्यासाठी तुम्ही कसे योगदान देऊ शकता?

- कचरा कुठेही फेकून द्या
- कचरा उचला आणि डब्यात टाका
- कचऱ्याकडे दुर्लक्ष करा
- दुसऱ्याला साफसफाई करण्यास सांगा



## उत्तरे

1. c) दोन्ही बाजूंनी पहा आणि सुरक्षित असेल तेव्हा क्रॉस करा
2. b) पडल्यास किंवा अपघात झाल्यास आपल्या डोक्याचे संरक्षण करणे
3. c) चढण्या किंवा उतरण्यापूर्वी बस पूर्णपणे थांबेपर्यंत प्रतीक्षा करा
4. c) छेदनबिंदू किंवा कोपऱ्यावर क्रॉस करा
5. c) अपघात झाल्यास प्रवाशांचे संरक्षण करणे
6. d) टक्कर झाल्यास सुरक्षितता वाढवणे आणि इजा होण्याचा धोका कमी करणे
7. b) वयानुसार योग्य कार सीट किंवा बूस्टर सीट वापरणे
8. c) वाहन निर्मात्याच्या मार्गदर्शक तत्वांचे पालन करा आणि सनरूफ वापरात असताना आपल्या जागेवर बसून रहा
9. c) थांबा
10. c) वाहन हळू करा आणि थांबण्याची तयारी करा
11. b) पादचारी क्रॉसिंग झोन
12. b) वाहन बाजूला घ्या आणि त्यांना जाऊ द्या
13. c) नियुक्त केलेल्या सायकल स्टँडवर किंवा पार्किंगच्या ठिकाणी
14. a) पुढे रुग्णालय आहे
15. c) यामुळे तुमचे लक्ष रहदारीपासून विचलित होते, त्यामुळे अपघाताचा धोका वाढतो
16. c) रहदारीच्या प्रवाहासह
17. c) मार्ग मोकळा असल्यास पुढे जा
18. c) सतर्क राहणे आणि संभाव्य धोक्यांना प्रतिसाद देणे
19. b) चमकदार आणि परावर्तित कपडे
20. c) स्वच्छता आणि रस्ता सुरक्षा राखण्यासाठी
21. b) कचरा उचला आणि डब्यात टाका

कारमधील सनरूफ हे एका खास खिडकीसारखे असते जे ताजी हवा घेण्यासाठी आणि राईड अधिक आनंददायी करण्यासाठी तुम्ही उघडू शकता. तथापि, ते जबाबदारीने वापरणे आवश्यक आहे. नीट वापर न केल्यास, उदा. उभे राहून त्यातून बाहेर पाहत राहिल्यास, ब्रेक लावताना आणि अपघात होत असताना गंभीर दुखापती होऊ शकतात. रोलओव्हर क्रॅशच्या दुर्दैवी घटनेत, जेथे कारचे पलटी होते, सनरूफच्या बाहेर लटकलेल्या लोकांना दुखापत होण्याची किंवा कारमधून बाहेर फेकले जाण्याची शक्यता जास्त असते. म्हणूनच सनरूफ वापरण्यासाठी सुरक्षा मार्गदर्शक तत्वांचे पालन करणे महत्त्वाचे आहे. सनरूफ हे एक छान वैशिष्ट्य आहे जे राईडची मजा वाढवते, तरीही सुरक्षित राहणे आणि प्रवासातील प्रत्येकाचे हित सुनिश्चित करण्यासाठी कारमधून प्रवास करण्याच्या नियमांचे पालन करणे लक्षात ठेवणे तितकेच महत्त्वाचे आहे.

## प्रशिक्षकांसाठी उजळणी प्रश्नावली

1. रस्त्यावरील वाहतूक अपघात हे ५ ते १९ वर्षे वयोगटातील मुलांमधील मृत्यूचे प्रमुख कारण आहेत - चूक की बरोबर?
2. रस्ते सुरक्षेसाठी भारताच्या वचनबद्धतेनुसार, रस्ते अपघातातील मृत्यू आणि जखमींमध्ये घट करण्याचे लक्ष्य काय आहे जे आपल्याला एक देश म्हणून गाठायचे आहे?
  - a. २०३० पर्यंत २५% कपात
  - b. २०३० पर्यंत ५०% कपात
  - c. २०३५ पर्यंत ५०% कपात
  - d. २०३५ पर्यंत ७५% कपात
3. चूक की बरोबर? - भारतात दुचाकीवर लहान मुलांसाठी हेल्मेट अनिवार्य नाही.
4. शाळा क्षेत्र/परिसर - नियमांनुसार, सुरक्षित शाळा क्षेत्र/परिसर कोठे लागू करणे बंधनकारक आहे?
  - a. शहरी भागात
  - b. ग्रामीण भाग
  - c. महामार्ग आणि हाय-स्पीड रस्त्याच्या बाजूच्या शाळांना
  - d. सर्व शाळा
5. शाळा झोनमध्ये वेग मर्यादा किती आहे?
  - a. ताशी २५ किमी
  - b. ताशी ३० किमी
  - c. ताशी ५० किमी
  - d. ताशी ६० किमी
6. होय किंवा नाही? - वाहन चालवणे हा आमचा हक्क आहे
7. एखादी व्यक्ती कोणत्या वयात ड्रायव्हिंग लायसन्स मिळवण्यास पात्र आहे?
  - a. १६ वर्षे
  - b. १८ वर्षे
  - c. २१ वर्षे
  - d. २५ वर्षे
8. कार किंवा चारचाकी वाहनांमध्ये १२ वर्षांपर्यंतच्या मुलांच्या सुरक्षिततेसाठी उपयुक्त उपकरणे
  - a. आसन पट्टा
  - b. बाल प्रतिबंध प्रणाली / बाल आसन
  - c. समोरची एअरबॅग
  - d. a आणि b दोन्ही (सीट बेल्ट, चाइल्ड रिस्ट्रेंट, चाइल्ड सीट)

9. पादचान्यासाठी रस्ता ओलांडण्याचा सर्वात योग्य मार्ग कोणता आहे?
  - a. समान पातळीवर सुरक्षित क्रॉसिंग
  - b. फूट ओव्हर ब्रिज
  - c. अंडरपास/भुयारी मार्ग
  - d. b आणि c दोन्ही
10. रस्त्यांवरील मुलांची सुरक्षा सुनिश्चित करण्यासाठी कोण जबाबदार आहे?
  - a. मुले
  - b. प्रौढ
  - c. a आणि b दोन्ही
  - d. वरीलपैकी काहीही नाही

## उत्तरे

1. खरे- WHO च्या मते, रस्ते वाहतूक अपघात हे ५ ते ९ आणि १० ते १४ वर्षे वयोगटातील मृत्यूचे दुसरे प्रमुख कारण आहे आणि १५ ते १९ वयोगटातील मृत्यूचे पहिले प्रमुख कारण आहे.
2. b . २०३० पर्यंत ५०% कपात
3. खोटे- मोटर वाहन कायदा, १९८८ दुचाकीवरील सर्वासाठी हेल्मेट घालणे अनिवार्य करते. या नियमानुसार, ९ महिन्यांपेक्षा जास्त वयाच्या कोणत्याही मुलाने दुचाकीवरून जाताना सुरक्षा हेल्मेट वापरणे बंधनकारक आहे. हा नियम पाळण्याची जबाबदारी दुचाकी चालकावर आहे.
4. सर्व शाळा
5. शालेय झोनमधील वेग मर्यादा - ड्रायव्हिंग रेग्युलेशन, २०१७ नुसार, शालेय झोनमधील वेग मर्यादा २५ किमी प्रति तास किंवा वाहतूक चिन्हावर त्यापेक्षा कमी असल्यास ती वेग मर्यादा आहे. रस्त्यावर शाळा झोनच्या प्रारंभी एक वाहतूकविषयीचे चिन्ह लावून करून याची अंमलबजावणी करावी लागेल.
6. नाही- मोटार वाहन कायदा, १९८८ नुसार वैध ड्रायव्हिंग लायसन्सशिवाय कोणीही वाहन चालवू शकत नाही. वाहनाच्या विशिष्ट प्रकारासाठी वैध ड्रायव्हिंग लायसन्स असणे अनिवार्य आहे. योग्य प्रशिक्षणानंतर आणि वाहन चालविण्याची चाचणी उत्तीर्ण केल्यानंतर केवळ त्या विशिष्ट प्रकारची वाहने चालवण्यासाठी वैध कालावधीसाठी लायसन्स/परवाना मिळू शकतो. मोटार वाहन कायदा १९८८ नुसार वयाच्या १८ वर्षांनंतर वाहन चालवण्याचा परवाना मिळू शकतो. व्यावसायिक वाहनांसारख्या काही प्रकारांसाठी वयोमर्यादा अधिक आहे. फक्त ५० सीसी क्षमतेच्या दुचाकीसाठी १६ वर्षांनंतर परवाना मिळू शकतो. भारतात अल्पवयीन व्यक्तींनी वाहन चालवण्याचे प्रमाण जास्त आहे.
7. ज्या वयात व्यक्ती ड्रायव्हिंग लायसन्स मिळवण्यास पात्र आहे ते वय १८ वर्षे आहे.
8. a आणि b (सीट बेल्ट, चाइल्ड रिस्ट्रेंट, चाइल्ड सीट) ही दोन्ही उपकरणे कार किंवा चारचाकी वाहनांमध्ये १२ वर्षांपर्यंतच्या मुलांच्या सुरक्षिततेसाठी उपयुक्त आहेत.
9. a . पादचान्यासाठी रस्ता ओलांडण्याचा सर्वात योग्य आणि इष्ट मार्ग म्हणजे सुरक्षित क्रॉसिंग
10. b. पालक, शिक्षक, पोलीस, स्थानिक अधिकारी, ड्रायव्हर आणि इतर रस्ता वापरकर्त्यांसह रस्त्यांवरील मुलांची सुरक्षा सुनिश्चित करण्यासाठी सर्व प्रौढ जबाबदार आहेत.

## फीडबॅक फॉर्म

आम्हाला आशा आहे की तुम्हाला मास्टर ट्रेनर्सचे प्रशिक्षण उपयुक्त वाटले असेल. आम्ही तुम्हाला अभिप्राय देण्याची विनंती करतो, जो या उपक्रमात सुधारणा करण्यास आम्हाला मदत करेल.

समाधानाची पातळी	समाधानकारक नाही	ठीक	माहितीपूर्ण आणि समाधानकारक
परिचय सत्र			

लहान मुले आणि किशोरवयीन मुलांसाठी रस्ता सुरक्षेचे प्रशिक्षण आयोजित करण्यासाठीची कार्यशाळा, तुम्हाला खालील मुद्द्यांविषयी किती स्पष्टता आणि आत्मविश्वास प्रदान करू शकली?

	गोंधळात टाकणारी	स्पष्ट नाही	काहीसे स्पष्ट	साफ	स्पष्ट आणि आत्मविश्वास वाढवणारी
मुले आणि किशोरवयीन मुलांची रस्ता सुरक्षा हा चिंतेचा विषय का आहे					
रस्त्यावरील रहदारीचे धोके आणि असुरक्षिततेचे स्वरूप काय आहे					
रस्ता सुरक्षा कशी मजबूत करावी					
रस्ते सुरक्षेमध्ये विविध विभाग, एजन्सी, शालेय परिवहन समिती यांची भूमिका					

कृपया तुमचा ट्रेनर्स मॅन्युअल संदर्भात आपला फीडबॅक आणि कोणत्याही सूचना शेअर करा:

रेटिंग	१ खूप वाईट	२ वाईट	३ ठीक आहे	४ चांगले	५ खूप चांगले
रचना					
इंग्रजी भाषा					
मजकूर					

तुम्हाला प्रशिक्षण आयोजित करण्यासाठी मार्गदर्शक म्हणून हे प्रशिक्षण पुरेसे व्यापक आहे का? \_\_\_\_\_

इतर सोयीसुविधांविषयीचा अभिप्राय

सुविधा	१ खूप वाईट	२ वाईट	३ ठीक आहे	४ चांगले	५ खूप चांगले
अन्न					
ठिकाण					

इतर कोणत्याही सूचना / अभिप्राय

नाव (ऐच्छिक)

तारीख

## संपर्क

### युनिसेफ महाराष्ट्र कार्यालय

२१५ अट्रियम, अंधेरी - कुर्ला रोड, हनुमान नगर,  
अंधेरी पूर्व, मुंबई ४०००५९

### RISE इन्फिनिटी फाउंडेशन

१२१, ईस्ट वेस्ट इंडस्ट्रियल इस्टेट सेंटर, अंधेरी - कुर्ला रोड,  
सफेद पुल, मुंबई ४०००७२

### पर्यावरण शिक्षण केंद्र,

१ पाइनवुड अपार्टमेंट,

S. No. २३३/१/२, विधाते कॉलनी, औंध, पुणे ४११०६७

फोन नंबर: +९१ - २० - २७२९.८८६१, २७२९.८८६२

ईमेल: [ceeurban@ceeindia.org](mailto:ceeurban@ceeindia.org), [ceecentral@ceeindia.org](mailto:ceecentral@ceeindia.org)

वेबसाइट: [www.ceeindia.org](http://www.ceeindia.org)

सोशल मीडिया: [facebook.com/CEEUrban](https://facebook.com/CEEUrban) | [twitter.com/urban\\_cee](https://twitter.com/urban_cee) | [linkedin.com/company/centre-for-environment-education](https://linkedin.com/company/centre-for-environment-education)



# GLOBAL PLAN

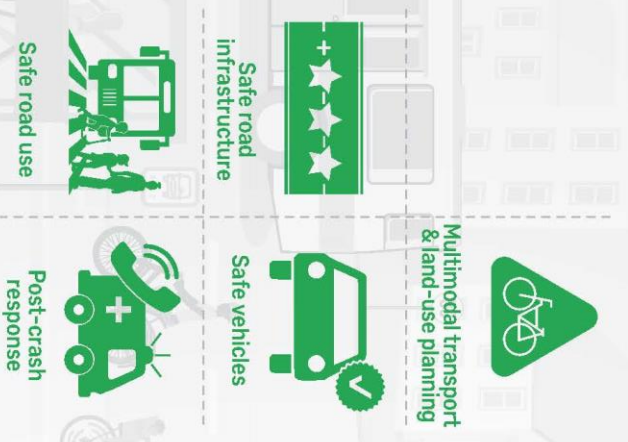
## DECADE OF ACTION FOR ROAD SAFETY

### 2021-2030

UN General Assembly Resolution 74/299 declared a **Decade of Action for Road Safety 2021-2030**, with the target to reduce road traffic deaths & injuries **BY AT LEAST 50%** during that period

The **Global Plan** describes what is needed to achieve that target, and calls on governments & partners to implement an integrated

## SAFE SYSTEM APPROACH



Multimodal transport & land-use planning

## WHAT TO DO?



## HOW TO DO IT?



## WHO TO DO IT?

