پرونده ویژه
تپش
۴ | ویژه‌نامه حوادث | روزنامه جام‌جم
چهارشنبه ۱۳ اردیبهشت ۱۴۰۲ | شماره ۱۰۱۳

کارشناسان در گفت‌وگو

۱۰ راهکار برای کاهش

مجید غمخوار
تپش

آمار تلفات رانندگی در کشور سوار آسانسوری شده که فقط به طبقات بالایی می‌رود و خیال کاهش ندارد. تلاش‌های پلیس و هشدارها دست می‌دهد. بالا رفتن تصادفات رانندگی در ایران و درپی آن افزایش تلفات و مجروحان سوانح رانندگی، باعث نگرانی مسئولان کشور ش اجرای برنامه‌های کاهش تلفات، همچنان تلفات رانندگی سالانه بین ۱۶ تا ۱۸هزار نفر است. در این میان با حضور سردار رادان در رأس پلیس کشور، او دستورات نتوانست باعث کاهش تلفات یا حداقل توقف روند افزایشی آن شود و براساس آمار سازمان پزشکی قانونی، امسال هم در طرح نوروزی تلفات نسبت به سال گ کارشناسان به ارائه راهکارهایی برای کاهش تلفات پرداختند.

کرونا به دادمان رسید

سید هادی هاشمی
رئیس اسبق پلیس راه کشور

آمار تلفات سوانح رانندگی یکی از موضوعاتی است که باید به آن توجه ویژه‌ای شود. در این زمینه باید توجه داشت اگر در دوسال گذشته کرونا به این میزان در کشور وجود نداشت، قطعا در سال‌های گذشته نیز شاهد افزایش تلفات رانندگی بودیم. کرونا در حوزه تلفات رانندگی به دادکشور رسید و باعث شد میزان تلفات در دوسال گذشته افزایش قابل توجهی پیدا نکند، البته باید این نکته را مدنظر قرار دهیم که با وجود کرونا بازهم تلفات افزایشی بود. برای نوروز امسال نیز با نبود کرونا بازهم شاهد افزایش تلفات رانندگی بودیم، این در حالی است که حتی در تعطیلات چهارروزه عید فطر نیز بیش از ۱۳۰ نفر در جاده‌های کشور جان خود را از دست دادند که آمار بسیار بالایی است. در حوزه تصادفات باید به چهار عامل راه، خودرو، نظارت پلیس و کاربر ترافیکی، توجه کنیم.

موضوع مهم در حوزه راه‌ها این است که ماه راه ایمن نداریم و جاده‌های ما بخشنده نیستند. متأسفانه کمبود راه باعث شده تا رانندگان ما عصبی و پرخطر رانندگی کرده و تصادفاتی با چند کشته داشته باشیم. در حال حاضر تراکم راه در ایران بسیار فاجعه‌بار است به‌صورتی که آمار تراکم در آلمان ۱۸۰ و در ایران ۵/۲ است. جاده‌های ما همان‌گونه که می‌دانید، استاندارد نیست و در سال‌های گذشته نیز هیچ پیشرفتی در جاده‌سازی یا اصلاح جاده‌ها نداشتیم و به‌همین دلیل هنوز هم در تصادفات تلفات ما بیشتر از میانگین جهانی است. این‌که فقط یک راهی بسازیم و بگوییم جاده ساخته‌ایم، اصلا اقدام درستی نیست و خودش یکی از عوامل اصلی تلفات جاده‌ای می‌شود.

متأسفانه بسیاری از جاده‌های ایران ایمن نیستند و حتی بعد از ساخت برای اصلاح آنها به‌ویژه نقاط حادثه‌خیز شان اقدامی انجام نمی‌شود. نکته دیگر داشتن خودروهای استاندارد است. متأسفانه خودروهای ما ایمن نیستند و از شدت تصادفات نه‌فقط نمی‌کاهند، بلکه بر شدت آن می‌افزاید. شما خودروهای داخل را ببینید که پس از برخورد با سرعت ۸۰کیلومتر بر ساعت چه بلایی سرشان می‌آید. حال اگر در جاده‌ای فردی با این خودروهای به‌شدت ناایمن با سرعت ۱۲۰کیلومتر تصادف کند قطعا جانش را از دست می‌دهد. وقتی استانداردها در ایمنی اولیه خودروها تامین نمی‌شود باید هم منتظر این تصادفات مرگبار باشیم.

متأسفانه به استاندارد و ایمنی خودرو در کشور ما اهمیت چندانی داده نمی‌شود و خودروها حداقل ایمنی و گاهی بدون ایمنی ساخته، شماره‌گذاری و وارد جاده‌ها می‌شوند تا قاتل شهروندان شوند. در بسیاری از تصادفات از جمله آتش گرفتن پژو۴۰۵ در سال‌های گذشته، شاهد بودیم که خودرو بعد از تصادف باعث کشته شدن هموطنان می‌شد، چراکه نقص فنی اولیه داشت. اگر بخواهیم استانداردهای یورو۵ و ۶ را اجرا کنیم، قطعا باید در پلتفرم خودروهای کنونی تغییرات اساسی ایجاد کنیم تا خودروهای‌مان ایمن شود اما به‌نظر شما مافیای خودروسازی اجازه این تغییرات و بهبود شرایط را می‌دهد؟ پاسخ من خیر است. یکی دیگر از عوامل مهم تصادفات در ایران رانندگان خودرو هستند.

متأسفانه رانندگان ما گذشت ندارند و حتی بدیهی‌ترین قوانین را زیر پا می‌گذارند که همین موضوعات در وقوع تصادفات اثرگذار است اما بازهم می‌گویم اگر راه و خودروی ایمن داشته باشیم حتی با وجود تخلف و اشتباه راننده، آنها از شدت تصادفات می‌کاهند اما این موضوع در کشور ما این‌گونه نیست و خود راه و خودرو باعث آسیب بیشتر می‌شود. در این خصوص پلیس هم مقصر است، زیرا نظارت کاملی روی خودروها و جاده‌های کشور ندارد.

شما وقتی چندصد کیلومتر در جاده‌های برون‌شهری رانندگی می‌کنید متوجه می‌شوید که حضور پلیس یا حتی استفاده از سیستم‌های هوشمند نظارت چقدر کم است. اگر پلیس مطالبه‌گر باشد و از دستگاه‌های اجرایی، و خودروی ایمن بخواهد قطعا تلفات کاهش پیدا می‌یابد. متأسفانه اقدامی که در سال‌های گذشته انجام شد این بود که برخی آیتم‌های تلفات تصادفات رانندگی را تغییر داده‌اند تا بلکه بتوانند آمار کشته‌های تصادفات را کاهش داد اما با وجود تغییر یا حذف چند آیتم بازهم همچنان ما رکورددار تلفات هستیم و هر روز تلفات رانندگی‌مان بیشتر می‌شود. اگر بخواهیم راهکاری برای کاهش تصادفات و تلفات رانندگی بدهیم در کوتاه‌مدت پلیس باید از تردد خودروهای به‌شدت ناایمن در جاده‌ها جلوگیری کرده و نقاط حادثه‌خیز در کمترین زمان اصلاح شوند و همچنین حضور پلیس در جاده‌ها به‌قدری پررنگ شود تا کسی به خودش جرأت ندهد تخلفات حادثه‌ساز و مرگبار را انجام دهد. در حال حاضر یکی از آیتم‌های کاهش تلفات رانندگی به‌صورت موقت حضور پررنگ پلیس در جاده‌ها و نظارتش است. اگر راه و خودروی ما ایمنی کامل نداشته باشد هر سال شاهد افزایش تلفات خواهیم بود. مسئولان کشور اگر می‌دانستند که تلفات رانندگی چند ده‌هزار میلیارد تومان خسارت به کشور وارد می‌کند و هزاران جان بی‌گناه گرفته می‌شود، قطعا با مافیای خودروسازی برخورد کرده و خودشان مطالبه‌گر خودروهای ایمن می‌شدند، همچنین کا ساخت جاده‌های جدید با ایمنی بیشتر را دنبال می‌کردند.

گوش شنوایی برای کاهش تلفات نیست

سردار سیدکمال هادیانفر، در طول سال‌هایی که رئیس پلیس راهور شده، در برابر کم‌کاری دستگاه‌ها ایستاده و درباره بی‌توجهی آنها به وظایف‌شان هشدار داده است. ناایمنی خودروها و نقاط حادثه‌خیز جاده‌ها دو موضوعی است که او در این سال‌ها چندین بار به آن اشاره کرده اما ادامه این روند نشان می‌دهد که گوش شنوایی برای این صحبت‌ها نیست و پلیس مانند سال‌هایی که سردار مومنی، رئیس پلیس راهور بود ضمانتی برای برخورد با کم‌کاری‌ها ندارد یا نمی‌خواهد وارد چالش با خودروسازها شود.

هادیانفر در یکی از نشست‌های خود با بیان این‌که کیفیت خودروها در کشور دارای اشکال جدی است و ایمن نیست، گفت: می‌گویند قصد افزایش ظرفیت سه میلیون خودرو را دارند، درحالی‌که کشور، کشش این میزان تولید خودرو را ندارد.

وی با بیان این‌که پلیس راهور در زمینه کاهش تصادفات سرکار است، افزود: پنج عامل اصلی را در کشور به‌عنوان عامل اصلی شناسایی کرده‌ایم هرچند با ملاحظه سه عامل انسان، راه و وسیله را عامل اصلی می‌دانیم اما باید توجه داشت که مدیریت، مقررات، عامل انسانی، راه و وسیله عوامل اصلی تصادفات هستند. در بحث مدیریت، نقص در قانون نداریم، چراکه در ماده ۱۰۸ تکالیف را مشخص کرده است و شورای عالی ترافیک در این زمینه هماهنگ‌کننده امور است. کشورهایی که موفق به کنترل تصادفات هستند، دولت و حکومت اراده جدی برای این امر داشته‌اند. هنوز در کشور عزمی جدی برای این امر دیده نشده است، دولت باید ۳۰ دستگاه را برای کاهش تصادفات با یکدیگر هماهنگ کند.

رئیس پلیس راهور فراجا همچنین پیشنهادی برای کاهش تلفات رانندگی دارد و از شرکت‌های بیمه خواسته در این هدف با پلیس همراهی کنند: «تاکید زیادی داریم که همه دستگاه‌ها با تمام وجود و امکانات پای کار بیایند و معتقدم این اقدام تا حد زیادی انجام شده اما نیازمند منابع است، چراکه منابع ما مستهلک شده است. بیمه‌ها سالانه بیش از ۳۵ هزار میلیارد تومان خسارت تصادفات را پرداخت می‌کنند که رقم بالایی است و این درحالی است که اگر مثلا ۳۰ درصد آن را برای دستگاه‌هایی مانند اورژانس، هلال احمر، پلیس راهور و... که در کاهش تصادفات نقش دارند سرمایه‌گذاری کنند، در نهایت با پیشگیری از وقوع تصادفات میزان پرداختی خودشان نیز کاهش پیدا می‌کند.»

هادیانفر افزود: «اعلام آمادگی می‌کنیم که بنشینیم و وقت بگذاریم و طرح مشترکی تعریف کنیم به‌جای این‌که بیمه ارقام زیادی را برای دیه فرد فوت شده، دیه مجروحان و... پرداخت کند، یک‌سوم آن را سرمایه‌گذاری کند، آن‌وقت ما به‌ازای یک‌سوم دیه هر فرد فوت شده که شرکت‌های بیمه پرداخت می‌کنند، می‌توانیم ۲۰ کشته کمتر بدهیم. این یک اقدام خوب است و در واقع بیمه‌ها با پرداخت یک‌سوم دیه یک فوتی در تصادفات، دیه کامل حدود ۲۰ نفر را پرداخت نخواهند کرد، ولی نمی‌دانم چرا شرکت‌های بیمه این کار را که درواقع سرمایه‌گذاری برای خودشان و جامعه است، انجام نمی‌دهند.»



علت مرگ قربانیان

آن‌طور که معاینه پیکر قربانیان تصادفات رانندگی نشان داده، ضربه به سر مهم‌ترین دلیل در مرگ آنها بوده است.

- ۵۴ درصد — قربانیان بر اثر ضربه به سر جان باختند
- ۴/۱۱ درصد — قربانیان دچار شکستگی‌های متعدد شدند
- ۴/۸ درصد — قربانیان به علت خونریزی داخلی فوت شدند
- جانباخت