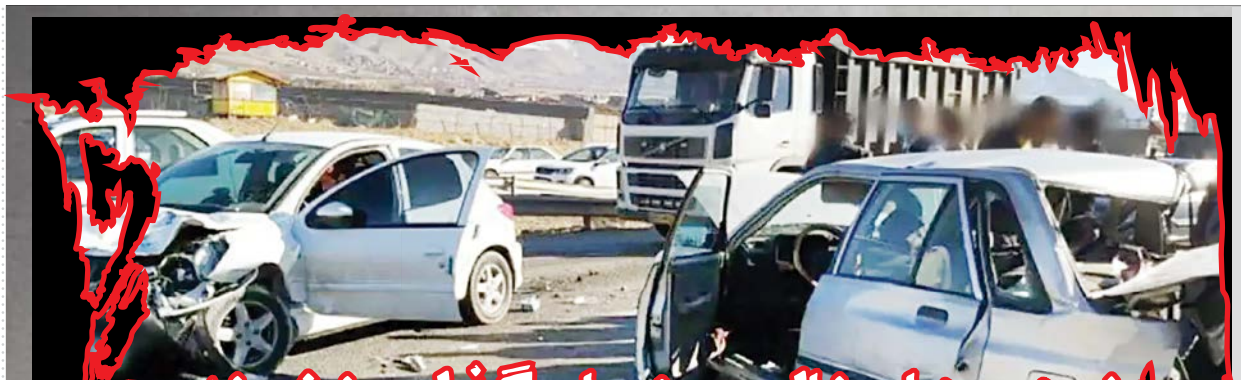


۱۱۱۰ خودروهای ناایمن شماره‌گذاری نشوند

جمال بذرافشان
جانشین اسبق پلیس راهور تهران و کارشناس عالی تصادفات

از ابتدای دهه ۹۰، پلیس راهور برنامه‌های بسیار خوب و مدونی را برای کاهش تلفات آغاز کرد. قرار بود خیلی زود تلفات تصادفات رانندگی به زیر ۱۵هزار نفر کاهش یابد. البته در آن زمان تلفات از ۲۶هزار نفر به حدود ۱۸هزار نفر رسید که اقدام بسیار خوب و دوران طلایی بود. متأسفانه در اواسط و اواخر دهه ۹۰ به‌علت وجود تحریم، کوتاه آمدن از استانداردهای اصلی خودروسازی و همچنین فعالیت خودروسازان در تولید خودروهای بی‌کیفیت نه‌تنها تلفات جاده‌ای کاهش نیافت، بلکه این آمار بار دیگر به بالای ۱۸هزار نفر رسید و باعث شد تمام برنامه‌های گذشته متوقف شود.

یکی از دلایل بسیار مهم برای این‌که شاهد افزایش تلفات رانندگی هستیم، خودروهای ناایمن است و این موضوع نیز به‌دلیل کوتاه آمدن از استانداردهای خودروسازی و سازمان استاندارد است. درباره خودروی پراید خودشان مدعی‌اند این خودرو یورو ۵ دارد اما در واقعیت پراید یک خودروی یورو صفر است، چراکه هیچ استاندارد و ایمنی درست‌وحسابی ندارد. تا زمانی‌که خودروساز، خودروی ایمن تولید نکند هرچقدر هم سایر آیتم‌های ترافیکی ارتقا پیدا کند بازهم در تصادفات شاهد کشته شدن افراد خواهیم بود و به نوعی خودرو به آلت قتاله تبدیل شده‌است. تمام آیتم‌ها مانند ایمنی خودرو، ایمنی راه و کاربر ترافیکی رعایت‌کننده قانون و نظارت پلیس باید همگی در یک راستا باشد، این در حالی است که ما در دو حوزه خودرو و راه دارای نقص‌های بسیاری هستیم. وجود بیش از هزار نقطه حادثه خیز در جاده‌های کشور خودش نشان‌دهنده این موضوع است که اگر هر همه قوانین را رعایت کنند، باز هم ممکن است دچار حادثه شوند.

ایمنی خودرو و استاندارد موضوع مهمی است. به‌عنوان مثال برخی از استانداردهای خودروهای حمل‌ونقل عمومی از خارج کشور تهیه و به سازمان استاندارد ارائه می‌شود، چراکه آزمایشگاه تست این خودروها در کشور وجود ندارد و به‌همین دلیل خودروسازان یا واردکنندگان خودروهای حمل‌ونقل عمومی از آزمایشگاه‌های کشورهای اطراف و همسایه گواهی دریافت و به سازمان استاندارد می‌دهند. دقت کنید وقتی اتوبوسی در یک تصادف نسبتا شدید چند تکه می‌شود این به آن معناست که خودرو استاندارد کامل را ندارد و دارای نقص است. حال در چنین تصادفی چند مسافر اتوبوس جان‌شان را از دست می‌دهند.

آنچه که باید امروز گفته شود این است که برنامه‌هایی که پلیس در سال‌های گذشته اجرا کرده موفقیت‌آمیز نبوده و باعث کاهش تلفات نشده است. پلیس باید بدون هیچ‌گونه اغماضی با قصور خودروساز یا سایر دستگاه‌های مقصر برخورد کند. در قانون پلیس می‌تواند سهم تقصیر هر دستگاه و خودروساز را در تصادفات مشخص و پرونده آنها را به دادگاه ارسال کند. باید پلیس راهور از این ابزار قانونی خود استفاده کرده و در مقابل مقصران تصادفات رانندگی کوتاه نیاید. همچنین باید نظارت پلیس روی کاربران ترافیکی افزایش یابد. اگر به آمار نگاه کنید در حوزه تصادفات خودروهای حمل‌ونقل عمومی بیشترین تصادفات در هنگام طلوع آفتاب و روشن شدن هواست که این موضوع نشان‌دهنده این است راننده بیشتر از حد مجاز در طول روز رانندگی کرده و به‌علت خستگی و خواب‌آلودگی تصادف رخ داده است.

برای این‌که تلفات رانندگی کاهش یابد باید همانند ابتدای دهه ۹۰ پلیس نقش خود را هم به‌عنوان ناظر و هم به‌عنوان بازوی اجرایی قانون به‌درستی ایفا کند. در آن زمان پلیس اجازه شماره‌گذاری خودروهای ناایمن را نمی‌داد. اگر روند ایمنی خودروها بهبود پیدا نکند بازهم باید شاهد تصادفات مرگبار باشیم.

تلفات رانندگی به روایت آمار



۱۶ و ۱۷ هزار، دو عددی است که درباره تعداد قربانیان تصادفات رانندگی در سال‌های اخیر مطرح شده و این آمار با تلاش پلیس نتوانست روند کاهش محسوس در ابتدای دهه ۹۰ را دوباره تکرار کند.

براساس آمار پزشکی قانونی، قربانیان تصادفات رانندگی در نوروز هفت سال گذشته افزایشی بوده و فقط در سال ۱۳۹۹ با شیوع کرونا و محدودیت‌های سفر، این روند کاهشی شده بود.