

## چرا جوان‌ها بیشتر تصادف می‌کنند؟

آمارها وحشتناک است. ۳۰۰ هزار تصادف سالانه، ۱۷ هزار مرگ و ۶۰ هزار معلولیت. ۲۲ درصد فوتی‌ها ۲۱ تا ۳۰ ساله هستند...



آمارها وحشتناک است. ۳۰۰ هزار تصادف سالانه، ۱۷ هزار مرگ و ۶۰ هزار معلولیت. ۲۲ درصد فوتی‌ها ۲۱ تا ۳۰ ساله هستند و معلولان این تصادفات هم به دلیل ضایعات شدید نخاعی و مغزی علاوه بر تحمیل هزینه‌های کلان به نظام سلامت و وابستگی به خدمات درمانی و توانبخشی، از چرخه نیروی مولد کشور هم خارج می‌شوند!

به گزارش ایسنا، روزنامه همشهری نوشت: «تا همین یک سال پیش آمار معلولیت ناشی از سوانح رانندگی و تصادفات جاده‌ای حدود ۴۴ هزار نفر اعلام می‌شد، اما حالا به گفته رئیس پلیس راه کشور این عدد به ۶۰ هزار نفر رسیده.

در ۸ ماه امسال هم ۱۰ هزار و ۲۴۵ نفر به دلیل تصادفات در جاده‌ها جان خود را از دست داده‌اند که نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۱۵ درصد افزایش داشته‌اند اما به گفته کمال هادیانفر، رئیس پلیس راهور فراجا با این روند تا پایان سال باید انتظار رسیدن به تلفات جاده‌ای ۲۰ هزار مرگ را هم داشت. بررسی‌ها نشان می‌دهد که ۵۱ درصد از تصادفات در دم فوتی دارند، ۴۳ درصد در بیمارستان‌ها جان خود را از دست می‌دهند و ۶ درصد تصادفات هم حین انتقال منجر به فوت می‌شوند که می‌تواند ناشی از نبود بالگرد و آمبولانس یا دوریون مراکز درمانی باشد. این در حالی است که بیش از ۹۰ درصد حمل و نقل ایران، جاده محور است و این عدد در دنیا، کمتر از ۵۰ درصد گزارش می‌شود و بیشتر حمل و نقل عمومی دیگر کشورها، به صورت ریلی صورت می‌گیرد.

کارشناسان ۳ عامل انسانی، راه و خودرو را منجر به تصادفات جاده‌ای و فوتی‌ها می‌دانند که سهم عامل انسانی (بیش از ۵۰ درصد) بیشتر است و ۸۲ درصد تصادفات ناشی از این عامل را هم سرعت غیر مجاز و سبقت غیر مجاز، بی توجهی به جلو و خواب آلودگی رانندگان تشکیل می‌دهد. اما تولید بی رویه خودرو، نایمنی وسایل نقلیه و خارج نشدن خودروهای فرسوده از چرخه حمل و نقل هم عوامل دیگر این حوادث عنوان می‌شوند. این نکته را کمال هادیانفر، رئیس پلیس راهور فراجا هم تأیید کرده و گفته: «خودروهای نایمن پاشنه آشیل تصادفات هستند و ۳۳ درصد از کل وسایل نقلیه کشور در شرایط فرسودگی و اسقاطی قرار دارند.» حالا بررسی‌های همشهری نشان می‌دهد که مشکلات اقتصادی هم به این فاکتورها اضافه شده و صاحبان خودرو در تعویض قطعات فرسوده تعلل کنند که خود عاملی در بروز تصادفات جاده‌ای است.

تلفن همراه خطای رانندگی را افزایش داده

حسن مؤمنی، رئیس پلیس راه کشور گفته ۶۵ درصد جان باختگان تصادفات رانندگی در جاده‌ها ۲۱ تا ۶۰ ساله هستند و از سال ۹۵ تا ۱۴۰۰ بیش از دو میلیون نفر به دلیل تصادفات خودرو آسیب دیده‌اند که ۳۹ درصد آنها را روستاییان تشکیل می‌دهند. مؤمنی به افزایش تصادف ناشی از بی توجهی به جلو هم اشاره کرده و این عدد از ۳۴ درصد در سال ۹۸ اکنون به ۴۱ درصد رسیده که بخشی از آن به دلیل استفاده از تلفن همراه است: «علاوه بر خطای انسانی، بخشی از تصادفات هم به دلیل نقص راه و نقاط حادثه خیز در محورهای مواصلاتی است که در این زمینه نیاز است اعتبارات لازم برای اصلاح و بهسازی تأمین شود.»

هادیانفر، رئیس پلیس راهور فراجا هم نبود تغییرات جدی در کیفیت و ایمنی خودروهای مونتاژ و تولید داخل را در افزایش فوتی‌های حوادث رانندگی مؤثر می‌داند و می‌گوید: «دولت و مجلس باید برنامه کوتاه مدت جدی اثربخش و پایدار در موضوع خودرو داشته باشند. در موضوع واردات نیز اگر بنا به واردات خودرو هندی است، همان پراید تولید شود بهتر است.»

به گفته این مسئول، مسئله مهم منجر به نگرانی این است که هنوز ۶۰ درصد تصادفات در ۳۰ کیلومتری شهرها اتفاق می‌افتد و ۳۳ درصد تصادفات هم ناشی از واژگونی است که مهم‌ترین عامل آن خستگی و خواب آلودگی و بی توجهی به جلو است. همچنان ۲ هزار و ۸۵۲ نقطه حادثه خیز هم در کشور وجود دارد که برخی از آنها بسیار کشنده هستند. در شهرها هم هزار و ۹۳۸ نقطه حادثه خیز وجود دارد و تا این لحظه هیچ اتفاقی در زمینه ایمن سازی جاده‌ها صورت نگرفته است.

دلایل افزایش تصادف و تلفات جاده‌ای

بعد از سال ۸۴ که اوج تلفات جاده‌ای حدود ۲۸ هزار نفر عنوان می‌شد، به دلایلی از جمله شکل‌گیری کمیسیون ایمنی، حساسیت‌های اجتماعی و افزایش تجهیزات نظارتی مثل دوربین‌های کنترل سرعت در جاده‌ها این آمارها روند کاهشی به خود

گرفت؛ آن هم در حالی که سفرها روند افزایشی داشت اما تلفات جاده ای به ۱۵ هزار رسید. حالا این آمارها افزایشی شده و علاوه بر عوامل قبلی، دلایل جدیدی هم می توان برای آن مطرح کرد. اینها را جواد هدایتی، کارشناس حوزه ایمنی و حوادث رانندگی می گوید که خودش تا سال ۹۷ مسئولیت مدیر کل دفتر ایمنی و ترافیک سازمان راهداری را بر عهده داشته است: «بحث ایمنی رابطه مستقیم با وضعیت اقتصادی دارد و زمانی که عموم جامعه شرایط مناسبی در این باره ندارند، به دلایل مختلف در ایمنی اثرگذار خواهد بود. در بحث تلفات جاده ای، مهم ترین مسئله عامل انسانی است. راننده و کسی که مدیریت حمل و نقل را انجام می دهد، زمانی که در پشت فرمان قرار می گیرد، ممکن است تصمیم بگیرد به دلیل مشکلات معیشتی حتی تعویض لاستیک خودرو که اکنون به پنج میلیون تومان هم رسیده را هم اولویت چندم خود قرار دهد و تا جایی که امکان دارد از لاستیک نایمن استفاده کند. این مسئله درباره دیگر قطعات یدکی هم صدق می کند و ایمنی اولویت درجه چندم رانندگان شده است.»

به گفته هدایتی، اتمسفر ایمنی ترکیبی از موضوعات اجتماعی، اقتصادی و روانی است و به همین دلیل اگر رانندگان ذهن درگیر با مسائل متعدد داشته باشند، به دلیل کاهش تمرکز در رانندگی، احتمال بروز حادثه افزایش پیدا می کند. او همچنین به نقش حاکمیتی در افزایش تصادفات هم اشاره می کند و می گوید: «ساختار مناسبی در این حوزه برای مدیریت ایمنی وجود ندارد. طی ۱۰ سالگی که کاهش تلفات وجود داشت، ساختاری در اوج تلفات شکل گرفت اما بعد از این مدت کارکرد آن تمام شد و باید به سطح بالاتر ارتقا پیدا می کرد. نسخه سازمان ملل برای کشورهای در حال توسعه در این باره ایجاد نهاد راهبر است. چون ایمنی یک موضوع بین بخشی است، باید یک رهبر برای حوزه ایمنی وجود داشته باشد که اقتدار، بودجه، برنامه و ... را در اختیار داشته باشد و بر اساس تحلیل نتایج داده محور حرکت کند.»

به گفته این کارشناس، نهاد راهبر در ایمنی در کشور ما وجود ندارد و حالا با توجه به اینکه ساختار قبلی تمام ظرفیتش را طی یک دهه برای کاهش تلفات انجام داده، دیگر ارتقای ساختاری به لحاظ حکمرانی و نهاد مدیریتی به عنوان نهاد راهبر در ایمنی وجود ندارد.»

نکته مهم دیگر به اعتقاد هدایتی اعمال نشدن قانون و مقررات به عنوان یکی از ابزارهای کارآمد در حوزه ایمنی است: «مشابه همه دنیا مهم ترین عامل بازدارنده در رفتارهای خطرناک، ترس از اعمال قانون و هزینه های پیامد آن است ولی این ساختار در کشور ما به خوبی اجرا نمی شود. این مسئله از دنده عقب رفتن خودروها در بزرگراه ها، مخدوش شدن پلاک ها، تردهای غیر قانونی موتورسواران و ... به خوبی مشخص است. این رفتارها احتمال تصادفات و تلفات را افزایش می دهد. به همین دلیل به جز بحث ایمنی خودرو و تأمین بودجه و اعتبار برای بهسازی راه های خطرناک، اعمال قانون هم نقش محوری دارد. اهمیت این مسئله در این است که حتی در راه بد هم راننده خوب می تواند با کمترین آسیب تردد کند.»

هدایتی سیکل معیوب این شرایط را اینطور توضیح می دهد که با این میزان از دوربین های کنترل سرعت و جریمه رانندگان خاطی، اما هیچ اجبار و الزامی قانونی برای پرداخت جریمه ها ندارد تا زمانی که فرد بخواهد خودروی خود را بفروشد یا وسیله نقلیه از سوی پلیس توقیف شود.

چرا جوان ها بیشتر تصادف می کنند؟

ضرر هر فوت ناشی از تصادف به صورت مستقیم و غیرمستقیم حدود ۸ میلیارد تومان است، اما معلولیت ناشی از حوادث جاده ای هم هزینه های کلانی را به نظام سلامت کشور وارد می کند. هزینه سرباری این افراد با توجه به دریافت خدمات درمانی، بهداشتی، ازکارافتادگی، لوازم بهداشتی مصرفی و حمل و نقل، سالانه ده ها میلیون تومان است اما نمی توان عدد دقیقی با توجه به تورم موجود برای آن عنوان کرد.

سیدمنصور رایگانی، رئیس انجمن طب فیزیکی با تأیید این مطلب به همشهری می گوید: «در حوادث جاده ای ضایعات نخاعی و مغزی منجر به بروز ناتوانی و معلولیت در فرد می شود که هر میزان این حوادث شدیدتر باشد، فرد بیشتر در معرض آسیب قرار می گیرد. این در حالی است که معلولیت ناشی از حوادث جاده ای، فرد را به خدمات درمانی و توانبخشی وابسته می کند که بسیار پرهزینه و زمان بر است.»

رایگانی در پاسخ به این سؤال که چرا جمعیت جوان بیشتر در معرض چنین حوادثی قرار دارند، بیان می کند: «این مسئله از دیدگاه اجتماعی، روانشناسی و ... قابل بررسی است اما از نظر آماری جوان ها انگیزه و فعالیت فیزیکی بیشتری دارند و در معرض آسیب های بیشتری قرار می گیرند. مخصوصاً راکبان موتورسیکلت که بدون حفاظ رانندگی می کنند و آن دسته از رانندگانی که وسایل نقلیه شان استاندارد نیست و حتی کیسه هوا هم ندارد. مضاف بر اینکه در این سنین، برخی ناهنجاری های اجتماعی هم می تواند وجود داشته باشد، از جمله اینکه برخی رانندگان به دنبال مصرف مواد غیر مجاز قدرت کنترل در

رانندگی را از دست می دهند و دچار حادثه می شوند.»

هر نیم ساعت یک مرگ بر اثر تصادف

ایران در میان کشورهای جهان رتبه ۶۵ حوادث جاده ای را دارد و آمارهای منتشرشده سازمان پزشکی قانونی در سال گذشته نشان می دهد که هر نیم ساعت یک نفر جان خود را به دلیل حوادث جاده ای از دست می دهد و سیستان و بلوچستان، سمنان، مرکزی، کرمان، خراسان جنوبی، کهگیلویه و بویراحمد، خراسان شمالی، فارس، بوشهر و زنجان ۱۰ استان با بیشترین تلفات جاده ای به نسبت جمعیت هستند. این در حالی است که طی سال های ۹۹ تا ۱۴۰۰ به دلیل پاندمی کووید-۱۹، کاهش سفرهای جاده ای منجر به کاهش تلفات این حوادث شده بود اما پس از فروکش کردن بیماری، سفرهای جاده ای دوباره به اوج خود بازگشت و حالا با رشد تصادف ها در ۸ ماه امسال، مسئولان نگران رکوردزدن تعداد این تلفات در نوروز سال ۱۴۰۲ هستند.»