

خودروهایی نایمن در جاده‌های مرگ

رد خون روی آسفالت جاده کشیده شده، ماموران آتش‌نشانی در تلاشند تا اجساد یا مصدومان احتمالی را از میان تکه‌های آهنی مچاله شده خودرو بیرون بکشند...



جام جم آنلاین: رد خون روی آسفالت جاده کشیده شده، ماموران آتش‌نشانی در تلاشند تا اجساد یا مصدومان احتمالی را از میان تکه‌های آهنی مچاله شده خودرو بیرون بکشند، باز هم برخورد دو خودرو با یکدیگر حادثه خونباری را رقم زده است، کارشناس حاضر در صحنه تصادف می‌گوید؛ هرچند دو خودرو با شدت زیادی به یکدیگر برخورد کرده‌اند، اما پنج قربانی این حادثه شاید زنده می‌ماندند اگر خودرویشان مجهز به کیسه هوا بود تا هنگام برخورد حداقل باز شدن کیسه هوا مانع وارد شدن ضربه سخت به سرنشینان می‌شد.

آمارها نشان می‌دهد سال 90 را در حالی پشت‌سر گذاشتیم که در این سال روزانه حدود شش هزار خودرو وارد ناوگان حمل و نقل کشور شده است، این در حالی بود که بسیاری از این خودروها همچنان به تجهیزات ایمنی مانند ترمز ضدقفل و کیسه هوا مجهز نبودند، تجهیزات ایمنی که نبود آنها همچنان حوادث ترافیکی مرگباری را در جاده‌های کشور رقم می‌زند.

تجهیزاتی که در تصادفات تا 70 درصد می‌تواند مانع کشته شدن سرنشینان در تصادفات شود و حتی یک روز زودتر نصب شدن آنها بر روی خودروها می‌تواند روزانه از مرگ صدها نفر در حوادث رانندگی جاده‌ها جلوگیری کند.

معرفی نایمن‌ها؛ شاید وقتی دیگر

طی چند سال اخیر وعده‌های فراوانی مبنی بر معرفی خودروهای نایمن از سوی راهور ناجا، سازمان آتش‌نشانی و سازمان محیط زیست مطرح و تاریخ‌های بسیاری نیز در این خصوص اعلام شد، اما با این حال تاکنون هیچ کدام از مراجع، خودروهای نایمن داخلی را معرفی نکرده‌اند.

اردیبهشت ماه 88، سردار رویانین، رئیس پلیس وقت راهور ناجا در جمع خبرنگاران از قاطع بودن پلیس برای معرفی خودروهای نایمن خبر داد و گفت که قطعا اسامی خودروهای نایمن تا خردادماه اعلام خواهد شد.

هرچند این وعده در زمان تاکید شده عملی نشد، اما با تغییر رئیس پلیس راهور ناجا و جایگزینی سردار مومنی، بار دیگر حساسیت‌ها روی ایمنی خودروهای داخلی و تاکید پلیس بر لزوم نصب ترمز ضدقفل و نصب کیسه هوا تا جایی پیش رفت که تقریباً از اوایل سال گذشته مسئولان پلیس راهور ناجا برای متقاعد کردن کارخانجات داخلی تولیدکننده خودرو موضوع اعلام اسامی خودروهای نایمن را مطرح کردند.

اگرچه مسئولان پلیس، سازمان آتش‌نشانی و... طی چند سال اخیر و در دوره‌های مختلف با جدیت بر موضوع اعلام اسامی خودروهای نایمن تاکید داشتند، اما واقعیت این است که این موضوع تنها اهرم فشاری بود که این دستگاه‌ها از آن برای مجبور کردن کارخانجات خودروساز به رعایت استانداردهای ایمنی خودرو استفاده می‌کرد و این که تاکنون هیچ‌گاه این تهدیدها عملی نشده و حتی یک مورد نامی از خودروهای نایمن به میان نیامده، دلیلی بر این ادعاست.

در واقع به نظر می‌رسد هربار که موضوع اعلام اسامی خودروهای نایمن داخلی به میان آمده است، این مسئولان پلیس و دیگر سازمان‌های منتقد به عملکرد خودروسازان داخلی بوده‌اند که در این زمینه بناچار کوتاه آمده‌اند.

نایمن‌ترین خودرو

اواسط سال گذشته بود که یک بار دیگر زمزمه‌هایی از انتقادهای جدی پلیس نسبت به ایمنی خودروهای داخلی مطرح شد.

جنجال بر سر شماره‌گذاری وانت پیکان و پس از آن اعلام نام خودروی پراید به عنوان نایمن‌ترین خودروی کشور، آن هم از زبان فرمانده نیروی انتظامی که با استناد به حوادث رانندگی خونباری که این خودروی نایمن آنها را رقم زده بود، ازجمله این موارد است.

شاید این اولین بار بود که مسئولان یکی از دستگاه‌های متولی در حوزه ترافیک و تصادفات بصراحت نام یکی از خودروهای نایمن داخلی را عنوان کرد.

فرمانده نیروی انتظامی با انتقاد از برخی مجوزها برای ادامه تولید خودروهای ناایمن گفت: اگرچه ممکن است خودروی پراید یک روز ایمن بوده باشد، اما امروز پراید ایمن نیست و باید بگوییم ناایمن‌ترین خودروی کشور محسوب می‌شود. سردار اسماعیل احمدی مقدم، ایمنی خودرو را مولفه‌ای دانست که باید خودروسازان توجه ویژه‌ای به آن داشته باشند و تصریح کرد: تولیدکنندگان باید در جهت ارتقای علمی استانداردهای خود گام بردارند، از سوی دیگر ما نیز در زمینه استانداردهای خودرو نباید عقب‌نشینی‌های مکرر داشته باشیم و باید با دادن مهلت‌هایی منطقی، خودروسازان را مکلف به رعایت استانداردها کنیم که این امر انجام شده است.

خودروهای بی‌کیفیت در تاکسیرانی

نارضایتی و نگرانی از کیفیت و ایمنی پایین برخی خودروهای داخلی، صرفاً مربوط به خودروهای شخصی نیست به طوری که حرف و حدیث‌های فراوانی مبنی بر کیفیت پایین خودروهایی که در ناوگان حمل و نقل عمومی به کار گرفته می‌شوند نیز مطرح شده است.

مدیرعامل سازمان تاکسیرانی شهر تهران با بیان این که تاکسی در اغلب کشورها نماد اقتدار صنعتی آن کشور است، از این که در کشورمان خودروهای بی‌کیفیت کاربری تاکسی دارند انتقاد کرده و می‌گوید که هزینه‌های نگهداری پژو و سمند، از پیکان فرسوده هم بیشتر است.

به گفته محمد احمدی بافنده، هم‌اکنون تهران با دارابودن 80 هزار تاکسی، بزرگ‌ترین ناوگان تاکسیرانی دنیا را در اختیار دارد و شهرهایی همچون لندن با 20 هزار تاکسی و پاریس با 15 هزار تاکسی، فاصله بسیاری با آمار 80 هزار تاکسی پایتخت کشورمان دارند.

مدیرعامل سازمان تاکسیرانی شهر تهران با بیان این که برابر رتبه‌بندی وزارت صنایع، پژو و سمند حدود 70 نمره منفی دارند و با وجود این به عنوان تاکسی به کار گرفته می‌شوند، از این که رانندگان تاکسی برای خرید یک خودروی با کیفیت از حمایت دولتی برخوردار نیستند، شاید بهتر باشد دولت با دریافت عوارض گمرکی از رانندگان برای تهیه خودروی مناسب از ناوگان تاکسیرانی حمایت کند.

سازمان استاندارد برش ندارد؟

مجلس شورای اسلامی در سال 88 قانونی را تصویب کرد که براساس ماده 3 آن نیروی انتظامی موظف است، فقط خودروهایی را شماره‌گذاری کند که موفق به اخذ تأییدیه سازمان استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران شده‌اند.

با استناد به این قانون و به دلیل ایمن نبودن، شماره‌گذاری برخی خودروها تاکنون چند بار از سوی ناجا متوقف شده و هر بار با پادرمیانی برخی مسئولان روند شماره‌گذاری از سر گرفته شده است.

نکته: در حالی که چالش پلیس با خودروسازان برسر ایمنی خودروهای تولید داخل همچنان ادامه دارد، مسئولان پلیس راهور با استناد به بررسی‌های انجام شده از کاهش کیفیت ایمنی خودروهای داخلی تولید سال 90 نسبت به سال گذشته خبر می‌دهند. صرف‌نظر از این که مسئولان پلیس راهور حق اعلام اسامی خودروهای داخلی ناایمن را دارند یا نه، موضوع مهمی که نمی‌توان از کنار آن بسادگی گذشت این است که حتی اگر استدلال خودروسازان مبنی بر این که تنها سازمان استاندارد موظف به اعلام اسامی خودروهای ناایمن داخلی است، درست باشد، چرا این سازمان با وجود تأکیدهای مکرر مسئولان پلیس بر غیرایمن بودن برخی خودروهای داخلی و نگرانی‌هایی که از این بابت وجود دارد تاکنون در این زمینه سکوت کرده است؟

حتی عزل یکبارہ رئیس سازمان استاندارد در سال گذشته هم از سوی برخی منابع خبری به اظهارات مکرر وی درخصوص غیراستاندارد بودن برخی خودروها نسبت داده شد و اگرچه نظام‌الدین برزگری بلافاصله و در یک اقدام کم‌سابقه به محل کارش بازگشت، اما او هنوز به ایمن نبودن برخی خودروها معترض است و بارها خودروسازان را به تعطیلی خط تولید تهدید کرده است، هرچند در ماه‌های اخیر به نظر می‌رسد فتیله انتقاد به کیفیت خودروهای داخلی در سازمان استاندارد پایین‌تر کشیده شده است.

البته سکوت موسسه استاندارد در خصوص برخورد قاطع با خودروسازان داخلی به منظور متعهد کردن هرچه بیشتر خودروسازان برای رعایت استانداردهای ایمنی خودرو، موضوعی بوده که در این سال‌ها گلابیه‌های گاه و بی‌گاه مسئولان پلیس را نیز به همراه داشته است.

بررسی ممنوعیت تردد ناایمن‌ها در جاده‌ها

در حالی که چالش پلیس با خودروسازان برسر ایمنی خودروهای تولید داخل همچنان ادامه دارد، مسئولان پلیس راهور با استناد به بررسی‌های انجام شده از کاهش کیفیت ایمنی خودروهای داخلی تولید سال 90 نسبت به سال گذشته خبر می‌دهند.

آنها معتقدند اگر هر سال حدود 200 هزار خودروی نایمن هم به خودروهای کشور اضافه شده باشد، قطعاً این وضعیت ایمنی تردد بخصوص در جاده‌ها را به جهت احتمال افزایش وقوع تصادفات مرگبار با چالش‌های جدی مواجه خواهد کرد.

برهمن اساس اواخر سال گذشته فرمانده پلیس راه کشور در جمع خبرنگاران از برنامه‌ریزی و بررسی برای تصویب طرحی خبرداد که براساس آن قرار است تردد خودروهای نایمن در برخی جاده‌های کشور ممنوع شود.

سرهنگ مهماندار کلیت اجرای چنین طرحی را در صورتی که برخی الزامات در آن رعایت شود، مثبت می‌داند.

محورهای پرتدد و حادثه خیز کشور ازجمله نامزدهای اصلی اجرای این طرح هستند که به اعتقاد پلیس تردد در آن نیازمند داشتن سیستم‌های ترمز ضدقفل‌شونده، ایربگ و تجهیزات با ایمنی بالاست که کمتر در خودروهای داخلی به کار رفته است؛ طرحی که به گفته فرمانده پلیس راه تاکنون عملیاتی نشده، اما مطابق قانون جدید جرایم رانندگی این اجازه به پلیس داده شده تا در صورت لزوم و به منظور حفظ جان شهروندان نسبت به اعمال محدودیت اقدام کند.

سرهنگ مهماندار با مقایسه‌ای گذرا از کاهش سطح ایمنی خودروهای تولید داخل در سال جاری نیز انتقاد کرده و می‌گوید: در بحث ایمنی خودرو بسیار مشکل داریم، چرا که انتظار ما این است که حداقل برای تمام سرنشینان خودرو کیسه هوا وجود داشته باشد.

جان شهروندان را قربانی نکنید

این‌که چرا موضوع اعلام نام خودروهای نایمن داخلی در این سال‌ها همواره در حد یک تهدید عملی نشده باقی مانده است، آیا روزی این فهرست از کشوی میز مسئولان پلیس بیرون خواهد آمد؟ این‌که آیا اصولاً پلیس در جایگاه اعلام نام خودروهای غیرایمن داخلی است یا خیر؟ این‌که چرا سازمان استاندارد تاکنون درخصوص اعلام اسامی خودروهای نایمن داخلی موضع سکوت در پیش گرفته است؟

این‌که چه ملاحظه‌کاری‌هایی موجب شده تا هرگاه ممنوعیت تولید و شماره‌گذاری خودروی نایمن داخلی در کشور مطرح می‌شود، چندی بعد این ممنوعیت لغو شده و با مهلت‌گیری‌های بی‌فایده بار دیگر تولید و شماره‌گذاری این خودروها از سر گرفته شود؟

اینها نمونه‌ای از پرسش‌هایی است که افکار عمومی هنوز برای آن پاسخ روشنی پیدا نکرده است و در این میان این خودروهای نایمن داخلی هستند که هر روز در شهر و جاده‌ها همچنان تصادفات خونین و مرگباری را رقم می‌زنند و جان مردم را به بازی می‌گیرند.

پوران محمدی / گروه جامعه