

## مرگهای تصادفی



این یک جنگ تمام عیار است، جنگی که سالانه به طور متوسط حدود 20 هزار کشته روی دست کشور می‌گذارد...

این یک جنگ تمام عیار است، جنگی که سالانه به طور متوسط حدود 20 هزار کشته روی دست کشور می‌گذارد، آمارهای پلیس می‌گوید تلفات حوادث رانندگی در ایران با کشته‌های یک جنگ برابری می‌کند، نبرد نابرابری که یک سوی آن مسافران هستند و آن سوی دیگر جاده‌های غیراستاندارد و خودروهای ناایمن که گاه نداشتن مهارت لازم، سهل‌انگاری، بی‌احتیاطی یا اصرار برخی رانندگان متخلف به نادیده گرفتن قوانین، مزید بر علت شده و تصادف خونینی را رقم می‌زند.

صدور سالانه 50 میلیون قبض جریمه رانندگی، مرگ تلخ بیش از 20 هزار نفر در تصادفات رانندگی که به اندازه تلفات 10 سال برخی از کشور اروپایی است، ثبت 28 درصد این کشته‌ها به نام عابران، افزایش 28 درصدی مرگ موتورسواران و... می‌گوید در حالی که تصادفات رانندگی هشتمین عامل مرگ و میر در دنیا است، اما در کشور ما از رکورد جهانی جلو افتاده و دومین عامل مرگ و میر در ایران را از آن خود کرده است.

مشکل کجاست؟ بالا بودن روحیه قانون‌گریزی و ارتکاب تخلف در میان رانندگان ایرانی؟ استاندارد نبودن راه‌ها؟ ایمن نبودن خودروهای داخلی، نبود فرهنگ رانندگی صحیح؟ و...

این رانندگن هنوز مشکل دارد

برخی رانندگان دائم با مرگ دست و پنجه نرم می‌کنند و در بسیاری از روزها شانس همراه آنهاست که هیچ اتفاقی برایشان نمی‌افتد.

رانندگی بد برخی رانندگان صدای اعتراض راننده‌های با تجربه و حرفه‌ای را هم درآورده است، خیلی از آنها حتی با داشتن گواهینامه پایه 2، ابتدایی‌ترین مسائل رانندگی را بلد نیستند و این موضوع در رانندگان جوان بیشتر به چشم می‌آید.

این که کسی با چند جلسه تمرین و عقب و جلو کردن ماشین که فرمان هنوز براحتی در دست هایش جا خوش نکرده گواهینامه می‌گیرد و خیابان‌ها را با سرعت زیاد طی می‌کند، کابوس وحشتناکی است که با وقوع تصادف مرگبار به واقعیت تبدیل می‌شود.

نسل جدید رانندگان ما آموزش رانندگی را در بیشتر مواقع در اتوبان‌ها و خیابان‌های شلوغ شهر به تنهایی، بدون رعایت هیچ یک از موارد ایمنی می‌آموزند و نکته جالب اینجاست که بسیاری از رانندگان ناشی و کارآموز هم با وجود در دست داشتن گواهینامه هنوز تابلوهای راهنمایی و رانندگی را از یکدیگر تشخیص نمی‌دهند.

در کشورهای اروپایی آزمون‌های رانندگی سخت‌ترین و مشکل‌ترین آزمون‌هاست و تحت هیچ شرایطی به هیچ کس حتی با رانندگی متوسط که ممکن است حتی ماهرتر از رانندگان حرفه‌ای ما هم باشند گواهینامه داده نمی‌شود.

شواهد نشان می‌دهد بیشتر تصادفات رانندگی که به خسارت‌های جبران‌ناپذیر منجر شده است، از سوی رانندگان جوان، کم‌تجربه، عجول و در یک کلمه ناشی به وجود آورده است، رانندگانی که فاصله راننده شدنشان از زمانی که رانندگی برای آنها ممنوع بود تا هنگامی که با گرفتن گواهینامه قانون اجازه نشستن پشت فرمان اتومبیل را به آنها می‌دهد چند هفته‌ای بیشتر نگذشته است و شکل‌گیری همه این اتفاقات تلخ و ناگوار، یعنی این که یک جای کار می‌لنگد.

چهارچرخ‌های ناایمن

دو سال پیش بود که انتقادهای جدی پلیس نسبت به ایمنی خودروهای داخلی بالا گرفت. جنجال بر سر شماره گذاری &#171;وانت پیکان&#171; و پس از آن اعلام نام خودروی &#171;پراید&#171; به عنوان ناایمن‌ترین خودروی کشور، آن هم از زبان فرمانده ناجا که با استناد به حوادث رانندگی خونباری که این خودروی ناایمن آنها را رقم زده بود، از جمله این موارد است.

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

فرمانده نیروی انتظامی با انتقاد از برخی مجوزها برای ادامه تولید خودروهای نایمن گفت: اگرچه ممکن است خودروی پراید یک روز ایمن بوده باشد، اما امروز پراید ایمن نیست و باید بگوییم نایمن ترین خودروی کشور محسوب می شود.

سردار اسماعیل احمدی مقدم، ایمنی خودرو را مولفه ای دانست که باید خودروسازان توجه ویژه ای به آن داشته باشند و تصریح کرد: تولیدکنندگان باید برای ارتقای علمی استانداردهای خود گام بردارند، از سوی دیگر ما نیز در زمینه استانداردهای خودرو نباید عقب نشینی های مکرر داشته باشیم و باید با دادن مهلت هایی منطقی، خودروسازان را مکلف به رعایت استانداردها کنیم.

هر چند با سختگیری های پلیس طی دو سال اخیر کارخانه های داخلی تولید خودرو با مقاومت های فراوانی که در ابتدای کار داشتند، سرانجام متقاعد شدند با نصب تجهیزاتی مانند ترمز ای. بی. اس و کیسه هوا نسبت به ایمن سازی خودروهای تولیدی خود اقدام کنند، ولی ادامه وقوع حوادث رانندگی که کارشناسان وجود نقص فنی و مشکلات جدی در سیستم ایمنی خودرو را دلیل آن تشخیص می دهند، گویای این واقعیت است که هنوز ایمنی خودروهای داخلی تا رسیدن به استانداردهای مطلوب فاصله دارد.

جاده های حادثه خیز

تقریباً 90 درصد سفرها در کشورمان از طریق جاده ها و به صورت زمینی انجام می شود، وقتی این موضوع را در کنار آمار سالانه 23 هزار کشته تصادفات رانندگی در ایران می گذاریم، آن وقت اهمیت نقش جاده در وقوع حوادث رانندگی بوضوح آشکار می شود.

وجود 2000 نقطه حادثه خیز و خطرآفرین در جاده های کشور براساس اعلام مسئولان پلیس راه ناجا، مهر تأییدی بر این مدعاست که بخش قابل توجهی از تصادفات رانندگی در کشورمان را جاده های نایمن رقم می زنند؛ مسیرهای نایمنی که کوچک ترین غفلت و بی توجهی از سوی برخی رانندگان بی احتیاط کافی است تا در هر یک از این نقاط، حادثه و تصادفی مرگبار را رقم بزند.

از سوی دیگر هر ساله با آغاز تعطیلات نوروزی یا تعطیلات چند روزه ای که در طول سال وجود دارد، بسیاری از هموطنان ترجیح می دهند از فرصت به وجود آمده برای سفر بهره ببرند، در این میان بخش قابل توجهی از این سفرها به سمت جاده های شمالی کشور انجام می شود، به طوری که این جاده ها در ایام تعطیلات با بار ترافیک سنگینی مواجه می شوند تا جایی که پلیس چاره ای ندارد جز این که محدودیت های تردد را در این مسیرها به اجرا بگذارد.

سرازیر شدن حجم بالایی از سفرها به سمت جاده های شمالی کشور و ترافیک سنگین و در پی آن آمار بالای وقوع تصادفات جرحی و فوتی در این مسیرها، تا جایی موجب نگرانی پلیس شد که دو سال پیش مسئولان پلیس راه کشور نسبت به محدود بودن ظرفیت این جاده ها هشدار دهند.

کار تا جایی پیش رفت که مسئولان پلیس، حتی وضع یکی از جاده های شمالی کشور را خطرناک اعلام و تأکید کردند این جاده ایمنی لازم را برای سفر ندارد.

هرچند مسئولان پلیس راه کشور به دلیل برخی مصلحت اندیشی ها هیچ گاه نام این محور شمالی را اعلام نکردند، اما از مسئولان وزارت راه خواستند هرچه سریع تر نسبت به ایمن سازی این محور شمالی کشور اقدام کنند.

کمبود تابلو و علائم هشداردهنده

کارشناسان ترافیک و تصادفات می گویند یکی از ویژگی های مهم یک جاده ایمن، گویا بودن آن است؛ این که آن جاده به وسیله علائم و تابلوها با مسافران سخن بگوید، این در حالی است که بررسی های کارشناسی پلیس نشان می دهد نبود علائم هشداردهنده و تابلوهای نشان دهنده مسیر تاکنون تصادفات رانندگی خونینی را رقم زده و خانواده های بسیاری را داغدار کرده است.

سرهنگ البرزی، جانشین پلیس راه کشور در گفت و گو با جام جم، جاده های فرعی و راه های روستایی را حادثه خیزترین مسیرها عنوان می کند که تصادفات خونینی در آن رقم می خورد. وی می گوید: این محورها چه از لحاظ ایمنی راه و چه از لحاظ نصب تابلوها و علائم فقیر است و مسئولان وزارت راه و سازمان راهداری باید در این زمینه اقدامات جدی تری انجام دهند. البته مسئولان وزارت راه نیز معتقدند در این زمینه بیکار ننشسته اند. مدیرکل دفتر ایمنی راه و حریم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور به اجرای طرحی از سوی سازمان راهداری اشاره می کند که براساس آن قرار است در محورهایی که بیش از اندازه استاندارد تابلو و علائم نصب شده باشد، این تابلوها حذف شده و به جای آن در محورهای فرعی و روستایی که با کمبود در این زمینه مواجه است، نصب شود.

رانندگان قانون گریز را که حتما می شناسید، همان هایی که از وقتی پایشان به پدال گاز می رسد تا وقتی که به مقصد برسند، اگر یکی دو تخلف را به نام خودشان ثبت نکنند، اصلا روزشان شب نمی شود.

اینها رانندگانی هستند که نه تنها بیش از سایرین در خطر تصادف خسارتی یا منجر به جرح و فوت قرار دارند، بلکه همین قانون گریزی شان هم گاهی کار دستشان می دهد.

از آنجا که بررسی های پلیس از صحنه تصادفات، موضوع رعایت نکردن قوانین و ارتکاب تخلفات در وقوع حوادث رانندگی را بسیار موثر می داند، از همین رو پس از یک سال دوندگی مسئولان پلیس راهور کشور و بررسی هایی که در مجلس روی آیین نامه جدید راهنمایی و رانندگی انجام شد، سرانجام در اردیبهشت 90 قانون جدید جرایم رانندگی به اجرا درآمد. قانون جدید بر مبنای افزایش مبلغ جریمه های رانندگی و ثبت نمره منفی استوار بود، مسئولان پلیس راهور امیدوار بودند با افزایش مبلغ جریمه ها و محرومیت از رانندگی برای آن دسته از رانندگانی که نمره منفی آنها به حد نصاب برسد، میزان قانونمندی رانندگان ایرانی را افزایش دهند.

هرچند حالا با گذشت دو سال از اجرای قانون جدید مسئولان پلیس راه می گویند اجرای این قانون میزان صدور قبوض جریمه که ارتباط مستقیمی با میزان ارتکاب تخلف و به دنبال آن وقوع تصادفات رانندگی دارد را در کشور کاهش داده است، اما هنوز هم رقم سالانه بیش از 20 هزار کشته تصادفات رانندگی در کشور گویای این واقعیت است که هنوز تا رسیدن به نقطه مطلوب فاصله است.

#### ضرورتی به نام فرهنگسازی

وقتی در یک شهر سواره رو کارکرد پیاده رو، پیاده رو کارکرد پارکینگ، موتورسیکلت کارکرد تاکسی و... را پیدا کند؛ وقتی ملاک رعایت قوانین از سوی برخی رانندگان فقط دیدن پلیس باشد و اگر پلیس نباشد آن وقت است آشفته بازاری می شود که نگو و نپرس، می توان انتظار داشت عدد کشته های حوادث رانندگی به 20 هزار نفر در سال برسد. عضو پژوهشکده حمل و نقل دانشگاه امیرکبیر، اگرچه تصادفات رانندگی را موضوعی می داند که چند عامل در وقوع آن دخیل است، اما معتقد است: آنچه فرهنگ رانندگی در جامعه را می سازد ریشه در سه عامل دارد: ارزش های حاکم بر جامعه، قوانین و مقررات موجود و تعادل رفتاری رانندگان. سیدهادی هاشمی در گفت و گو با جام جم می گوید: بسیاری از ارزش های فرهنگی در جامعه به این دلیل نهادینه نمی شود که قوانین حاکم بر آن ضعیف است.

وی تاکید می کند: قوانین قوی، فرهنگ را هم نهادینه می کند و اگر در جامعه ای هنوز فرهنگ صحیح رانندگی نهادینه نشده دلیل اصلی این است که قوانین موجود یا قوی و کارآمد نیست یا از ضمانت اجرایی کافی برای برخورد با متخلفان بهره مند نیست.

هاشمی معتقد است: هرچند در کشور ما برای تخلفات رانندگی مجازات های نسبتا سنگینی در نظر گرفته شده، اما در مقایسه با بسیاری از کشورهای دیگر که اتفاقا نسبت به کشور ما از آمار تصادفات و تخلفات پایین تری نیز برخوردارند، میزان مجازات در نظر گرفته شده برای رانندگان متخلف به هیچ عنوان قابل مقایسه با کشور ما نیست.

وی تصریح می کند: اگر چنین شود، رانندگان متخلف به این موضوع مهم پی خواهند برد که رانندگی هم مانند بسیاری از کارهای دیگر در جامعه فرهنگ خاص خود را می طلبد و در کنار داشتن خودروی شخصی یا گرفتن گواهینامه باید به این موضوع که آیا آن راننده فرهنگ لازم برای نشستن پشت فرمان و رانندگی در میان خودروهای دیگر را هم دارد یا نه توجه داشت.

رئیس پلیس سابق راهور تهران با اشاره به این که متأسفانه امروزه تخلف رانندگی در جامعه ما امری نکوهیده تلقی نمی شود، توضیح می دهد: اگرچه ما در زمینه تخلفات رانندگی قوانین نسبتا محکمی داریم و حتی فتوای علما نیز در این زمینه وجود دارد، اما متأسفانه بسترهای جامعه به گونه ای است که ارتکاب تخلفات رانندگی امری نکوهیده محسوب نمی شود. هاشمی در این زمینه نقش رسانه ها و مسئولان پلیس راهور را نهادینه شدن فرهنگ صحیح رانندگی و سوق دادن افراد جامعه به لزوم قانونمندی در رانندگی را که در نهایت به کاهش تخلفات و تصادفات منجر می شود، بسیار تاثیرگذار ارزیابی می کند.

مسئولان ترافیکی کشور در حالی از مرگ سالانه بیش از 20 هزار نفر در تصادفات رانندگی ابراز نگرانی می کنند که به این باور رسیده اند اگر جاده های کشور استاندارد شوند، خودروهای داخلی ایمن شوند و اشتیاق رانندگان به رعایت قوانین افزایش یابد، شاید بتوان به کاهش آمار کشته های تصادفات رانندگی امیدوار بود.