

نگاه

کاهش تلفات جاده‌ای
نیاز مند تصمیم‌های شجاعانه
و اجرای دقیق استانداردهاست



رئیس پلیس راهور فراجا
سرتیپ دوم سید تیمور حسینی

هیچ حادثه‌ای در جاده ناگهانی و تصادفی رخ نمی‌دهد، بلکه حاصل زنجیره‌ای از بی‌توجهی‌ها، ضعف زیرساخت‌ها، رفتارهای پرخطر و کاستی‌های مدیریتی است. آمار سوانح رانندگی هر چند برای ما سخت و سنگین است، نشانه‌های روشن از ضرورت بازنگری جدی در رویکردها و اقدامات ملی دارد. در بررسی عوامل مؤثر بر تصادفات، سهم رفتار رانندگان همچنان در صدر قرار دارد. سرعت غیرمجاز، سبقت‌های ناپایمن، رعایت نکردن فاصله طولی، توجه نکردن به علائم، استفاده از تلفن همراه هنگام رانندگی و رانندگی در حالت خستگی یا خواب‌آلودگی از شایع‌ترین عوامل تولیدکننده تصادفات مرگبار هستند، اما واقعیت آن است که نمی‌توان بخش قابل توجهی از تلفات را تنها به رفتار رانندگان نسبت داد. کیفیت بخشی از خودروهای داخلی که در تصادفات از استانداردهای ایمنی لازم برخوردار نیستند، نقش جدی در شدت آسیب و افزایش تعداد جانباختگان داشته است. همچنین وجود نقاط حادثه‌خیز، کمبود علائم، ضعف روشنی‌ها و مشکلات اسفالت در برخی راه‌های کشور، همچنان یکی از علتهای تکرار شونده در گزارش‌های کارشناسی پلیس است.

با این حال، پلیس راهور فراجا در کنار اقدامات کنترلی خود تلاش کرده است با توسعه آموزش‌های همگانی و اجرای پوشش‌های اطلاع‌رسانی، از جمله پوشش «نه به تصادف»، سهم خود را در اصلاح رفتار ترافیکی افزایش دهد. تجربه این پوشش در نوروز گذشته نشان داد که توجه عمومی و مشارکت اجتماعی می‌تواند کاهش ملموسی در آمار ایجاد کند، اما استمرار نیافتن آن به روشنی ثابت کرد که بدون برنامه‌ریزی مداوم، فرهنگ‌سازی نتیجه پایدار نخواهد داشت. به همین دلیل، در کنار برخورد با تخلفات حادثه‌ساز، راهور فراجا با استفاده از ابزارهای فناوری، گشت‌های مکانی و هوشمند و تدوین برنامه‌های آموزشی برای گروه‌های پرخطر تلاش کرده است تصویری دقیق‌تر از وضعیت و عوامل تصادفات ارائه دهد. با این همه، روشن است که کاهش تلفات جاده‌ای امری تک‌بعدی نیست و نیازمند هماهنگی کامل بین دستگاه‌هاست. ارتقای استانداردهای ایمنی خودروها، اصلاح نقاط حادثه‌خیز، نوسازی ناوگان فرسوده، تقویت روشنی‌ها و توسعه سامانه‌های یکپارچه ثبت و تحلیل تصادفات باید همگی در کنار هم و با اولویت زمانی مشخص پیش بروند. در غیر این صورت، مجموعه اقدامات هر دستگاه به نتیجه ملموس نخواهد رسید. از سوی دیگر، رسانه‌ها، نهادهای آموزشی، شهرداری‌ها و سازمان‌های محلی نیز باید سهم خود را در تغییر رفتار ترافیکی جامعه بپذیرند، زیرا هیچ دوربین و هیچ گشت پلیسی جایگزین مسئولیت‌پذیری فردی نخواهد شد.

بار دیگر بر این حقیقت تأکید می‌کنم که کاهش تلفات جاده‌ای تنها با عزم ملی، تصمیم‌گیری شجاعانه و اجرای دقیق استانداردها امکان‌پذیر است. پلیس راهور فراجا با تمام توان خود در مسیر کنترل، پیشگیری، آموزش و مطالبه‌گری ادامه خواهد داد، اما بدون همکاری همه دستگاه‌ها و رعایت قوانین از سوی مردم، هیچ طرحی به نتیجه مطلوب نخواهد رسید. امید آنکه یاد و نام همه جانباختگان سوانح رانندگی، انگیزه‌ای برای اقدام، اصلاح و مسئولیت‌پذیری بیشتر باشد و کشور ما روزی را تجربه کند که آمار تلفات جاده‌ای نه یک بحران، بلکه یک خاطره دور باشد.

یادداشت

تأثیر وضعیت روانی افراد در بروز حوادث رانندگی

هیجانات منفی مانند عصبانیت، اضطراب و عجله، یکی از مهم‌ترین عوامل بروز سوانح رانندگی هستند که تمرکز راننده را مختل کرده و احتمال خطا و تصادف را افزایش می‌دهند. سرهنگ فیض‌آبادی، مشاور معاونت اجتماعی فرماندهی انتظامی تهران بزرگ، با تأکید بر اینکه رانندگی آینه‌ای از درون انسان‌هاست، گفت: «بسیاری از تخلفات و ناهنجاری‌های ترافیکی ریشه در هیجانات ناپایدار و شخصیت‌های پر تنش دارد.» سرهنگ شرایط‌آبادی در گفت‌وگو با نا، یکی از مهم‌ترین عوامل بروز سوانح رانندگی را وضعیت هیجانی راننده عنوان کرد و گفت: عصبانیت، اضطراب و عجله از جمله احساساتی هستند که تمرکز فرد را مختل می‌کنند. راننده عصبانی معمولاً برای تخلیه خشم خود با سرعت غیرمجاز حرکت می‌کند، راننده مضطرب برای جبران زمان از دست‌رفته بی‌احتیاط می‌شود و شتاب‌زدگی در تصمیم‌گیری احتمال خطا و تصادف را افزایش می‌دهد. وی تأکید کرد: بسیاری از تخلفات و ناهنجاری‌های ترافیکی ریشه در هیجانات ناپایدار و شخصیت‌های پر تنش دارد و کنترل این وضعیت‌ها می‌تواند نقش مؤثری در کاهش تصادفات ایفا کند.

رانندگی، جلوه‌ای از شخصیت درونی
مشاور معاونت اجتماعی فرماندهی انتظامی از سخنان خود اظهار داشت: نحوه رانندگی هر فرد بازتابی از ویژگی‌های شخصیتی اوست. در واقع، پشت فرمان نقاب‌های اجتماعی کنار می‌رود و رفتار واقعی فرد نمایان می‌شود. وی ویژگی‌های مشترک در میان رانندگان پرخطر را چنین برشمرد: خودمحموری و ناتوانی در درک شرایط دیگران، رفتارهای تکانشی و تصمیم‌گیری لحظه‌ای، قانون‌گریزی و تمایل به ستیزه‌جویی با اقتدار، بی‌قراری، پر تنشی و ضعف در تمرکز. به گفته‌ی وی، چنین ویژگی‌هایی به‌طور مستقیم در رفتارهای پرخطر ترافیکی مانند سبقت ناگهانی، تغییر مسیر بدون دقت، بوق‌های مکرر یا بی‌توجهی به حق تقدم بروز می‌یابد.

تأثیر خستگی و ساعت‌های شبانه‌روزی بر رانندگی
سرهنگ فیض‌آبادی با اشاره به ریتم شبانه‌روزی بدن، یکی از عوامل مؤثر بر حوادث رانندگی را زمان رانندگی و میزان هوشیاری فیزیولوژیک افراد دانست. وی توضیح داد: بدن انسان دارای چرخه طبیعی خواب و بیداری است و رانندگی در ساعات پایانی شب تا سحرگاه، زمانی که بدن نیاز به استراحت دارد، باعث کاهش تمرکز و کندوی واکنش می‌شود. آمارها نیز نشان می‌دهد بیشترین تصادفات در همین بازه زمانی رخ می‌دهد. به گفته‌ی وی، بهترین زمان برای رانندگی ساعات میانی روز است که سطح هوشیاری و تمرکز در بالاترین میزان قرار دارد. همچنین رانندگان باید پس از هر دو ساعت رانندگی، زمانی را برای استراحت در نظر بگیرند تا از کاهش تمرکز و بروز خطا جلوگیری شود.

نقش سن، تجربه و هیجان در کیفیت رانندگی
این کارشناس ارشد روان‌شناسی نیروی انتظامی در ادامه با اشاره به تفاوت‌های سنی در رفتار رانندگی گفت: نوجوانان و جوانان به دلیل هیجان‌طلبی و تمایل به ریسک، بیشتر در معرض رفتارهای پرخطر هستند، در حالی که سالمندان به دلیل کندوی واکنش و کاهش تمرکز ممکن است نتوانند به‌موقع تصمیم بگیرند.

وی افزود: عامل تعیین‌کننده اصلی، شخصیت و تعادل روانی فرد است، نه صرفاً سن یا تجربه، چراکه ممکن است فردی در میانسالی به‌رغم پختگی سنی، هنوز روحیه رقابتی و واکنش‌های هیجانی شدید داشته باشد که خود عاملی برای بروز خطر است.

توصیه‌های پلیسی و روان‌شناختی برای رانندگی ایمن
مشاور معاونت اجتماعی فرماندهی انتظامی با تأکید بر اهمیت خودآگاهی و سلامت روان رانندگان تصریح کرد: اگر فردی احساس می‌کند هنگام رانندگی دچار بی‌قراری، پر خاشگری یا اضطراب است، این نشانه‌ای از ناپایداری هیجانی است و باید آن را جدی بگیرد. رانندگان پیش از رانندگی وضعیت روحی خود را ارزیابی کرده و در صورت نیاز از مشاور یا روان‌شناس کمک بگیرند.

سرهنگ فیض‌آبادی در پایان گفت: آموختن مهارت‌های کنترل هیجان و آرام‌سازی ذهنی به اندازه یادگیری قوانین و فنون رانندگی اهمیت دارد، چراکه رعایت آرامش و ثبات روانی، ضامن حفظ جان خود و دیگران در جاده‌هاست.

تحلیل بخش قابل توجهی از سوانح رانندگی ناشی از مؤلفه‌های روانی و رفتاری است. ارتقای فرهنگ رانندگی تنها با آموزش فنی حاصل نمی‌شود، بلکه نیازمند توسعه مهارت‌های روان‌شناختی، کنترل هیجانات و خودآگاهی اجتماعی است؛ رویکردی که در صورت نهادینه شدن، می‌تواند نقش مهمی در کاهش تصادفات و حفظ آرامش در ترافیک شهری ایفا کند.

گزارش

غلامرضا مسکنی

هر ساله در ایران حدود ۲۰ هزار نفر در حوادث رانندگی جان خود را از دست می‌دهند و نزدیک به ۴۰۰ هزار نفر نیز مصدوم می‌شوند

که از میان آنها تعداد قابل توجهی نقص عضو و معلول شده و برای همیشه از کار می‌افتند. ایران براساس آمارهای جهانی، یکی از بالاترین نرخ‌های مرگ و میر ناشی از تصادفات را به خود اختصاص داده است. چرخه مرگ و سوانح رانندگی سال‌هاست که هزاران خانواده را اسبابه پوش و بی‌سرپرست کرده است. در تازه‌ترین آمارها، سردار تیمور حسینی، رئیس پلیس راهور فراجا، از جان باختن ۴۵۲ نفر در تصادفات نوروز ۱۴۰۵ خبر داد؛ رقمی که نشان می‌دهد روزانه حدود ۲۲ نفر در جاده‌های ایران جان خود را از دست داده‌اند. البته آمار نهایی که خیلی بالاتر از این است، به زودی از سوی سازمان پزشکی قانونی اعلام می‌شود. عامل انسانی ۸۷ درصد تصادفات را شامل می‌شود و توجه نکردن به جلو، خستگی و خواب‌آلودگی، سبقت‌های خطرناک و استفاده از تلفن همراه در حین رانندگی از مهم‌ترین علل این فاجعه ملی هستند.

چرخه مرگ در تصادفات رانندگی
وراهکارهای مقابله با آن

هر ساله در ایران حدود ۲۰ هزار نفر در حوادث رانندگی جان خود را از دست می‌دهند و نزدیک به ۴۰۰ هزار نفر نیز در اثر همین حوادث مصدوم می‌شوند. از میان مصدومان، تعداد قابل توجهی نقص عضو و معلول شده و برای همیشه از چرخه اقتصادی و اجتماعی جامعه خارج می‌شوند. براساس آمارهای بین‌المللی، ایران یکی از بالاترین نرخ‌های مرگ و میر ناشی از تصادفات رانندگی را در جهان به خود اختصاص داده است. این چرخه مرگ، سال‌هاست که هزاران خانواده را اسبابه پوش و بی‌سرپرست کرده است.

افزایش دوباره تلفات پس از شیوع کرونا

در نیمه اول دهه ۹۰ شمسی، با برنامه‌ریزی‌های انجام‌شده از سوی مسئولان، آمار تلفات رانندگی روند کاهشی پیدا کرد، اما این روند چندان پایدار نبود. در نیمه دوم دهه ۹۰، دوباره آمار کشته‌های تصادفات افزایش یافت. با شیوع کرونا و کاهش سفرها، این آمار تا حدودی کنترل شد، اما آمار بیش از ۱۹ هزار و ۳۳۵ نفر کشته و بیش از ۲۸۰ هزار نفر مصدوم در سال ۱۴۰۳ که سازمان پزشکی قانونی اوایل سال قبل اعلام کرد، حکایت از روند آمار در قوتی‌های حوادث رانندگی دوباره روند افزایشی به خود گرفته است.

آمارهای تکان‌دهنده از ۹ ماهه اول ۱۴۰۴

هر چند هنوز سازمان پزشکی قانونی آمار کشته‌های حوادث رانندگی در سال ۱۴۰۴ و تعطیلات نوروز ۱۴۰۵ را به‌طور رسمی اعلام نکرده است، اما سارد حسن مومنی، جانشین رئیس پلیس راهور فراجا، به‌همین ماه سال قبل از افزایش تلفات جاده‌ای در ۹ ماهه ابتدایی ۱۴۰۴ خبر داد. وی گفت: «در این مدت ۱۵ هزار و ۵۱۲ نفر جان خود را از دست دادند که نسبت به مدت مشابه سال قبل ۲/۸ درصد بیشتر شده است.»

نوروز ۱۴۰۵؛ روزانه ۲۳ کشته در جاده‌ها

سردار تیمور حسینی، رئیس پلیس راهور فراجا، در اواخر فروردین امسال اعلام کرد: «از ۲۵ اسفند ۱۴۰۴ تا ۱۵ فروردین، به مدت ۲۰ روز در تعطیلات نوروزی، براساس داده‌های پلیس، ۴۵۲ نفر در صحنه تصادف جان خود را از دست داده‌اند.»

این آمار نشان می‌دهد روزانه نزدیک به ۲۳ نفر در جاده‌های ایران جان خود را از دست داده‌اند. گفتنی است آمار نهایی و

قطعی تلفات جاده‌ای پس از جمع‌اطلاعات و بررسی‌های تخصصی، از سوی سازمان پزشکی قانونی کشور اعلام می‌شود.

جزئیات تصادفات درون‌شهری و برون‌شهری به گفته رئیس پلیس راهور فراجا، در حوزه درون‌شهری، ۹ هزار و ۸۰۱ فقره تصادف ثبت شد که ۳۳ فقره آن تصادف فوتی یا ۳۵ جانبخته در صحنه ثبت شده و ۲ هزار و ۴۴۶ فقره تصادف جرحی منجر به مصدومیت ۵۹ نفر شده است.

سردار تیمور حسینی درباره تصادفات برون‌شهری در نوروز گفت: «در این بخش، ۳۳۵ فقره تصادف فوتی ثبت شده که به جان باختن ۴۱۷ نفر در صحنه منجر شد. همچنین ۳ هزار و ۸۰۸ فقره تصادف جرحی با ۵ هزار و ۴۲۰ مصدوم ثبت شد.» وی افزود: «در مجموع، ۳۶۸ فقره تصادف فوتی یا ۴۵۲ جان‌باخته در سر صحنه و ۶ هزار و ۴۷۹ فقره تصادف جرحی با ۸ هزار و ۴۷۹ مصدوم ثبت شد. این آمار غیر از تصادفات خسارتی است.»

عامل انسانی؛ قاتل اصلی جاده‌ها

رئیس پلیس راهور فراجا، سهم عامل انسانی را در تصادفات مرگبار تعطیلات نوروزی بسیار بالا ارزیابی کرد و گفت: «عامل انسانی ۸۷ درصد کل تصادفات نوروزی را شامل می‌شود.»

وی در ادامه به تفکیک این عوامل پرداخت و گفت: «توجه نکردن به جلو ۴۴ درصد، عدم توانایی در کنترل وسیله نقلیه ۲۱ درصد، انحراف به چپ ۹/۵ درصد، تغییر مسیر ناگهانی ۹ درصد و عدم رعایت حق تقدم ۳/۵ درصد از عوامل اصلی تصادفات را تشکیل می‌دهند.»

رفتارهای پرخطر؛ از سرعت غیرمجاز تا تلفن همراه

پلیس همواره به رانندگانی که به قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی بی‌اعتنا هستند، هشدار داده است که از رفتارهای پرخطر، سرعت‌های غیرمجاز، سبقت‌های خطرناک و استفاده از تلفن همراه در حین رانندگی پرهیز کنند.

خستگی و خواب‌آلودگی رانندگان، به ویژه در سفرهای طولانی، جان راننده و مسافران را به خطر می‌اندازد. کارشناسان راهنمایی و رانندگی سفارش می‌کنند رانندگان پس

از هر دو ساعت رانندگی، حداقل ۱۵ دقیقه استراحت کنند. علاوه بر این، مصرف مشروبات الکلی و مواد مخدر نیز در تصادفات مرگبار نقش زیادی دارد.

نیاز به آموزش و فرهنگسازی

بنابراین نقش عامل انسانی در تصادفات پررنگ است و اگر رانندگان با رعایت قوانین و سرعت مجاز، بدون شتاب‌زدگی و اجتناب از حرکات پرخطر رانندگی کنند، آمار مرگ و میر در این حوزه به شدت کاهش می‌یابد، اما در میان رانندگان، متخلفانی هستند که نه تنها با زیر پا گذاشتن قوانین، جان خود را به خطر می‌اندازند، بلکه جان دیگران را نیز می‌گیرند.

برای مقابله با این رانندگان، نقش پلیس و قوانین سخت جایگاه ویژه‌ای دارد. پلیس لازم است با برنامه‌ریزی و کمک از دستگاه‌های آموزشی، موضوع آموزش فرهنگ درست رانندگی را در اولویت کار خود قرار دهد.

طرح همیاران پلیس؛ فرصت از دست رفته

پلیس در سال‌های اخیر برای ترویج رانندگی صحیح با استفاده از انیمیشن، فضای مجازی و رسانه‌ها تلاش زیادی کرده است، اما به نظر می‌رسد این تلاش‌ها کافی نبوده است. طرح «همیاران پلیس» در دهه ۷۰، یکی از راهکارهای عملی آموزش مقررات راهنمایی و رانندگی به کودکان بود. با ترویج این طرح و مشارکت دانش‌آموزان، در هر خودرو یک پلیس کوچک حضور داشت و همیاران خردسال، رفتارها و حرکات رانندگی را زیر نظر می‌گرفتند و خطاها را تذکر می‌دادند. کودکان که خود را در جایگاه پلیس می‌دیدند، به خوبی برای آینده آماده می‌شدند. اگر این طرح از سوی مسئولان با همان شدت و دقت پیگیری می‌شد، امروز با رانندگان قانونمدار بیشتری روبه‌رو بودیم. متأسفانه در سال‌های اخیر، این طرح که مورد اقبال دانش‌آموزان بود و یکی از آرزوهایشان پوشیدن لباس پلیس بود، با بی‌مهری مواجه شده است. احیای این طرح می‌تواند در کاهش تخلفات رانندگی در آینده مؤثر باشد.

برخورد قاطع؛ راهکاری بازدارنده

برخورد قاطع پلیس با متخلفان، یکی دیگر از راهکارهای جلوگیری از افزایش تصادفات



با تصادفات برخوردار نیستند. مطالبه‌گری پلیس در زمینه استانداردسازی و ارتقای تجهیزات ایمنی خودروها، باعث شد سه مدل خودروی پراید و یک مدل پژو ۴۰۵ از مدار تولید خارج شوند. با این وجود، هنوز شاهد تصادفات مرگباری هستیم که به واسطه کیفیت پایین خودروها و نقص ایمنی، جان راننده و مسافران را گرفته است.

مرکز آزمون تصادف؛ کامی به سوی ایمنی

پلیس برای دفاع از جان و مال مردم در برابر خودروسازان اعلام کرده است خودروهای تولیدی تنها در صورتی شماره‌گذاری می‌شوند که استاندارددهای ایمنی جهانی رعایت شود. به همین منظور، سردار تیمور حسینی سال قبل از راه‌اندازی «مرکز آزمون تصادف» خبر داد.

مرکز تست تصادف، یکی از اصلی‌ترین حلقه‌های زنجیره ایمنی خودرو در جهان به شمار می‌رود. به گفته وی، خودروهایی که در این مرکز نمره قبولی بگیرند، از سوی خودروسازان تولید و شماره‌گذاری می‌شوند.

ارتقای کیفیت خودروها، الزام خودروسازان به رعایت استانداردهای ایمنی و نوسازی ناوگان حمل و نقل، تأثیر زیادی در کاهش سوانح مرگبار رانندگی دارد.

جاده‌های نایمن؛ قاتل خاموش

جاده‌های نایمن، یکی دیگر از عوامل مرگ و میر در حوادث رانندگی است. وجود نقاط حادثه‌خیز در بسیاری از محورهای اصلی و حتی خیابان‌های شهری، هر ساله تعداد زیادی از مسافران را به کام مرگ می‌کشاند. پلیس با بررسی‌های فنی، ۵ هزار و ۲۰۰ نقطه پرخطر را در سطح کشور شناسایی کرده و برای رفع آنها، تغییر وضعیت هندسی را به وزارت راه اطلاع‌رسانی کرده است. اصلاح نقاط حادثه‌خیز، تغییر وضعیت هندسی آنها، نصب علائم هشداردهنده، ایجاد روشنی‌های مناسب، نصب دوربین‌های کنترل سرعت در جاده‌ها و حضور همزمان پلیس در این نقاط، می‌تواند تأثیر زیادی در کاهش کشته‌های حوادث رانندگی داشته باشد.

تصادفات؛ بحران اقتصادی و اجتماعی

به گفته سردار حسن مومنی، جانشین پلیس راهنمایی و رانندگی کل کشور، هزینه هر تصادف خسارتی حدود ۲۴۰ میلیون تومان، هزینه هر مصدوم حدود ۸۴۰ میلیون تومان و هزینه هر جانبخته حدود ۲۲ میلیارد تومان برآورد شده است. این هزینه‌ها حدود ۸ تا ۷ درصد تولید ناخالص ملی کشور را می‌بلعد. بنابراین آمار تصادفات رانندگی نه تنها یک فاجعه انسانی است، بلکه یک بحران اقتصادی و اجتماعی است که لازم است مسئولان بیش از پیش برای جلوگیری از روند رشد آن چاره‌اندیشی کنند.

