

می شود. همین کشورهای اطراف ما خودروهای خودران دارند. در آن موارد چگونه درصد خطا رایج گردن راننده می اندازند؟ معلوم است که درصد اختلالات یا تصادف در خودرویی که براساس برنامه حرکت می کند، از خودرویی که راننده دارد، کمتر است. بدیهی است که امکانات کمتر با حوادث بیشتر ارتباط دارد.

نوفرستی با اشاره به خودروی پرایدو پژو ۴۰۴ اشاره می کند که در میان خودروهای دیگر، عامل حادثه نیز ساز بیشتری وجود دارد و می گوید: خودروهای داخلی از همان لحظه تحویل جلوی کارخانه، ایراد دارند؛ چه برسد به سال های استفاده و اضافه شدن آسیب های دیگر. اجرای استاندارد هشتادوپنج گانه از سوی سازمان ملی استاندارد در خودروهای داخلی، اجباری شده است اما برای اعمال بقیه موارد، اجباری وجود ندارد؛ یعنی در بخش امکانات خودرو در کمترین میزان کیفیت قرار داریم و همان خودرو را هم تحویل مردم می دهیم. پراید، خودرویی نیست که بخواهید با سرعت ۱۲۰ کیلومتر بر ساعت آن هم در جاده های پر از آسیب ایران با آن رانندگی کنید. وضعیت جاده ها آن قدر خراب است دارد که خودروی خارجی هم دچار مشکل می شود.

به گفته او، اغلب خودروهایی که می بینیم، سنی بیش از یک دهه دارند. در حالی که در همه دنیا نرخ استهلاک خودرو سالی ۲۰ درصد است یعنی بعد از پنج سال هیچ کس حتی بهترین خودروهای دنیا را هم تضمین نمی کند. آن هائی که بعد از پنج سال اگر می خواهید خودرو را نگه دارید، با مسئولیت خودتان است؛ برای همین هم نرخ نگهداری بیمه این خودروها زیاد است. اما در ایران مافیای خودرو به مردم اجازه نمی دهد که خودروی خوب داشته باشند.

رئیس انجمن فنی مهندسی و جامعه کنترل کیفیت استان ادامه می دهد: دنبال راه حل می گردیم اما نمی توانیم به مردم بگوییم ماشینت راعوض کن. در کشور ما مافیای خودرو آن قدر قوی است و در ساختار قوانین ریشه دوانده است که کسی نمی تواند چیزی بگوید. رئیس جمهور قول داد تعرفه واردات خودرو را کاهش بدهد؛ چرا خودرویی که در کشور امارات یک میلیارد تومان است، در ایران ۴ میلیارد تومان فروخته می شود؟ زیرا چنان بازار پرسودی دارد که بی توجهی به جان ده ها نفر هم برایشان مهم نیست.

نوفرستی تأکید می کند: من شنیده ام ایجاد هر کیلومتر آزادراه حدود ۱۰۰ میلیارد تومان هزینه دارد اما دولت بودجه ندارد که اسفالت موجود را ترمیم کند. برای برخی جاده ها مانند سبزوار حتی اگر راننده ماهری هم باشید، باز یا باید حواستان به خودروهای دیگر باشد یا دست اندازهای مسیر و بالاخره انتهای همه این ها تصادف است.

او مقصر دانستن راننده در حوادث و سوانح را، آسان ترین راه قرار از مسئولیت مدیران می داند و می گوید: معلوم است که می گویند عوامل انسانی. توقع دارید بگویند جاده های ما؟ آن وقت باید پاسخ بدهند. باید از مسئول راه ها و جاده ها بازخواست کنند که دیده آن فرد را بدهد. هیچ وقت به طور دقیق مشخص نشده است که چند درصد تصادفات مربوط به جاده ها است. می گویند ۳۰ درصد، خوب ۲۰ درصد مدیران ارشد کشور را که در حوزه جاده هستند، زندانی کنید یادیه متوفیان را از آنان بگیرید. اگر ۳۰ درصد عوامل خودرویی است، مدیران خودرویی را بازخواست کنید و دیده بگیرید. بخش عوامل انسانی هم بماند برای خود مردم. در همه سوانح، مقصر راننده یا خلبانی است که جان باخته است و نمی تواند از خودش دفاع کند.

استان برای مسائل ایمنی مثل خط کشی راه ها، نصب علائم جدید، احداث روشنایی نقطه ای و طولی، مرمت حفاظ، نصب حفاظ و نمونه های این چنینی هزینه شد. این عدد هزینه مستقیم است اما خیلی از کارهای ادارات شهرستانی ما با ماشین آلات و تجهیزات خودشان انجام می شود و رقم نهایی، بیش از این مبلغ است.

چه راه حلی برای برطرف کردن مشکل جاده ها وجود دارد تا میزان سوانح و مرگ و میر را کاهش دهیم و آیا آمیدی به صفر شدن تصادفات، دست کم در برخی محورها وجود دارد؟

قاعده کلی این است که بین ۳ تا ۵ درصد مخارج احداث راه باید به صورت سالانه هزینه شود تا راه به شکل مطلوب و استاندارد اول حفظ شود. مسلماً اعتباری که در حوزه راه ها هزینه می شود، بسیار کمتر از این عددها است. تنها راه این است که اعتبارات متناسب با نیازها ابلاغ شود اما باز هم ذهنمان را باید معطوف به نتیجه نگه داریم که به هر حال اگر هم این اعتبارات تأمین شود، بین ۱۵ تا ۲۳ درصدی را که سهم راه در تصادفات است، می توانیم کاهش بدهیم و همچنان آن سهم بزرگ تری که مربوط به راننده است، باقی می ماند. تقریباً همه کارشناسان معتقدند همین مقدار انرژی که در حوزه راه ها گذاشته می شود، اگر در حوزه فرهنگ سازی و کنترل رفتارهای پرخطر راننده ها، جلوگیری از تخلفات یعنی به طور کلی در حوزه انسانی عامل تصادفات صرف شود، بیشتر تأثیر خواهد گذاشت، ضمن اینکه از سهم خودرو نباید غافل شد. این عدد ۷۰ درصد خودروی با کیفیت جهانی است، نه خودروهای ما که از استاندارد پایین تر هستند.

این نماینده مجلس همچنین به عامل چهارم در تصادف این گونه اشاره می کند: آنچه نباید از آن غافل شویم، بحث فرهنگ سازی است. فرهنگ رانندگی ما به ویژه در سفر و جاده، مهم است. در نهایت نیز توجه به جرائم وسنجش آن که بازدارندگی داشته باشد، در کاهش حوادث مؤثر است. تنها افزایش مبالغ هم کافی نیست و شاید محرومیت ها موثرتر باشد.

عظیمی را در باره عملکرد نمایندگان مجلس برای حل مشکلات و نواقص می گوید: در مجلس قبل، موضوع واردات خودروهای دست دوم خارجی تصویب و ابلاغ شد اما در دولت اجرا نمی شود و یکی از اموری که از ابتدای دوره دوازدهم از سوی نمایندگان به رئیس جمهور و وزیر صمت تذکر داده شده است، اجرای واردات خودرو بوده است که می تواند در مقابل مافیای خودرو قرار بگیرد. اجرانشدن آن تا امروز ممکن است به دلیل نفوذی باشد که این مافیا در بدنه دولت دارد و اجرای آن رایج تعویق می اندازد. همچنین در حوزه راه ها، یک بخش مهم تأمین اعتبار است و تلاش ما در مجلس، این است که با اختصاص بودجه مناسب در حوزه راهداری، توجهات رایج سوی اصلاح جدی راه ها معطوف کنیم. البته توجه نمایندگان و عناصر اجرایی دولت هم تعیین کننده است اما به هر حال همه در حال پیگیری هستیم که به نتایج خوبی برسیم.

وی درباره توجه ویژه نمایندگان به کیفیت خودروها تأکید می کند: ما باید مشکلات رایج وزیران منتقل کنیم و این اتفاق بارها افتاده است و باز هم پیگیری خواهیم کرد اما نیاز به تلاش بیشتر دارد و فکر می کنم با پیگیری نمایندگان و دغدغه ای که دارند، این موضوع تا نوروز سال بعد به نتایج مفیدی ختم شود.

نه پاسخگو داریم، نه مقصر را می شناسیم

حالا که صحبت از خودرو و کیفیت آن به میان آمد، به سراغ کارشناسی می رویم تا نگاه او را درباره اوضاع کنونی بدانیم. رضا نوفرستی، رئیس انجمن فنی مهندسی و جامعه کنترل کیفیت استان، قبل از آنکه وضعیت را تحلیل کنیم و این اتفاق بارها افتاده زندگی می کنیم که در دایره عدم پاسخگویی به هر مسئله ای گیر افتاده است. به وزیر راه انتقاد کنید، می گوید مجلس بودجه نداد. به مجلس بگوییم، می گوید نفت نمی فروش و در نهایت همان راننده پراید را مقصر می دانیم که تنها دلخوشی اش این بوده است که زن و بچه اش را ۱۰ روز بیرد گردش.

او با اشاره به نقش خودرو در تصادفات جاده ای می گوید: درصد دقیقی وجود ندارد؛ زیرا دستگاه یا ارگان مشخصی در کشور آن را نتسجیده است و در تصادفات، نقش همه عوامل همچون جاده و راننده با هم بررسی می شود، با این همه و مشاهده نواقص خودروها، معلوم می شود که درصد درخور توجهی از بار تصادفات بر دوش خودروهای داخلی است.

رئیس انجمن فنی مهندسی و جامعه کنترل کیفیت استان یادآوری می کند: خودروهای داخلی ما با توجه به بضاعت مردم تولید می شوند و هرچه خودرویی ارزان تر باشد، کیفیت و ایمنی آن هم نامطلوب تر است. مشکل این است که خودروهای داخلی داخل اغلب با پایین ترین سطح کیفیت نسبت به خودروهای جهانی تولید می شوند. بحث ما هنوز بر سر این است که کیسه هوا را روی خودرو بگذاریم یا خیر؟ دنیا به سمتی می رود که خودرو را مجهز به انواع حسگر می کنند و به این ترتیب از بروز حادثه پیشگیری

راه نمی تواند مقصر تصادفات باشد!

راه اصلی، یک نقطه پر تصادف وجود دارد، اما در خراسان رضوی به ازای هر ۸۳ کیلومتر راه، چنین است. همین می تواند مبنایی باشد که پس وضعیت راه های استان نسبت به متوسط کشوری بهتر است. اینکه گفته شده است بعضی محورها به حادثه خیز بودن مشهور هستند، صرف اینکه تصادفات در یک محور زیاد باشد یا شدت تصادفات بالا باشد، نمی شود آن محور را در تصادفات مقصر دانست. راه را نمی شود عامل مؤثر دانست. در خیلی از راه های دوطرفه ما به دلیل اینکه تصادفات رخ به رخ در آن زیاد است، شدت بالایی دارد. ممکن است به علت رعایت نکردن قوانین یا عجله و شتاب راننده باشد یا از همه مهم تر، نبودن نظارت کافی یا بازدارنده نبودن جرائم باشد که منجر به تصادفات بشود و در مجموع تصادفات آن محور را افزایش بدهد.

در سال گذشته برای اصلاح و بهبود وضعیت جاده های استان چقدر هزینه شد؟

در سال ۱۴۰۳ به طور مشخص حدود ۳۰۰ میلیارد تومان در راه های

حتی یک نفر هم زیاد است

سفرهای نوروزی که راه افتاد، همه می دانستیم باید منتظر خبر تصادف ها و مرگ و میرها باشیم. شاید چون همه چیز همان گونه است که بود، جاده ها، خودروها و آدم ها. اسفندماه از پویشی درباره «نه به تصادف» هم گفتند، اما این را که اثرگذاری اش چقدر بوده است، باید سنجید. روزهای آخر تعطیلات، آمار مرگ و میرها و تصادفات اعلام شد. نام ۸۸۰ نفر در کشور همین امسال در فهرست قربانیان نوروز ثبت شد. براساس آمارهای کشوری پلیس راهور فراجا، استان کرمان با ۷۹۹ فوتی در صدر استان های پر تصادف قرار گرفته است و استان فارس با ۷۶۱ نفر، خراسان رضوی با ۶۰ نفر، سیستان و بلوچستان با ۵۶ نفر و خوزستان با ۵۱ نفر در رتبه های بعدی قرار دارند، با این حال علیرضا قامتی، معاون هماهنگی امور عمرانی استانداری استان، از زاویه ای دیگر به آمارها نگریست: «تلفات جانی امسال در سطح ملی ۲۲ درصد کاهش داشته است؛ خراسان رضوی با ۲۵ درصد و شهرستان قوچان با ۳۳ درصد، وضعیت بهتری داشته اند».

چرا باید از کاهش آمارها خوشحال باشیم وقتی حساب می کنیم که با مرگ یک نفر چه آسیبی به خانواده و به دنبال آن به جامعه وارد می شود؟ در این صورت کاهش چند درصدی به چشم مان نمی آید. اگر آن طور که روزنامه اعتماد نوشته است «هر تصادف ۲ میلیارد تومان به کشور ضرر وارد می کند»، اوضاع وخیم تر از آن است که فکر می کنیم.

می گویند تعداد کشته های رانندگی بعد از انقلاب، بیش از ۲/۵ برابر شهدای جنگ تحمیلی بوده است و حدود ۷ تا ۷ درصد تولید ناخالص ملی باید صرف هزینه های درمان و تبعات اجتماعی شود، با این همه باقتن سؤالاتی از این قبیل که چه کسی مسئول این تصادفات و مرگ و میرهاست و چگونه می توان رقم آن را کاهش داد، در ذهن باقی می ماند.

مافیای خودرو، جاده های خراب و فرهنگ نادرست

ابتدا باید از عوامل مؤثر در بروز حوادث جاده ای گفت و میزان اثرگذاری هر کدام. احسان عظیمی را، نماینده مشهد و کلات در مجلس شورای اسلامی، دلیل اصلی بروز تصادفات را چند عاملی می داند و می گوید: یک بخش مهم، کیفیت خودروهاست. همه تلاش ما در کشور این است که از تولید داخل حمایت شود، ولی در حوزه خودرو نقص های زیادی داریم؛ چه در طراحی، چه در ساخت و چه در استفاده از قطعات با کیفیت. همه این ها باعث می شود که ایمنی محصول کاهش پیدا کند. به دلیل مافیایی که صنعت خودرو سازی را احاطه کرده است، قسمت مهمی از سوانح به خاطر نوع خودروست.

او ادامه می دهد: موضوع دوم، زیر ساخت های جاده ای است که دچار ضعف اساسی هستیم؛ مثلاً در خراسان رضوی غیر از حدود ۳۵ کیلومتر باغچه، آزادراهی نداریم. با اینکه جاده های دوطرفه داریم اما این قدر کیفیت پایینی دارند که مشکلات جدی ایجاد کرده اند و به حوادث دامن می زنند. به عقیده او، نقض سوم، کمبود امکانات رفاهی بین راهی است: «اگر مسیر طولانی و خسته کننده را با ایجا مراکز رفاهی و توقف، کوتاه کنیم، باعث بازیابی انرژی می شود و خطر خواب آلودگی و کاهش قدرت کنترل را از بین می برد».

تصور ما از جاده ها و راه های بین شهری این است که علائم نادرست، پستی و بلندی ها یا نداشتن علائم و نشانه، بخش زیادی از تصادفات را رقم می زند اما احمد رضا بخشی، رئیس اداره ایمنی راه و حریم اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای خراسان، از سهم کم راه ها می گوید و بیشترین نقش را بر عهده راننده و عوامل انسانی می گذارد. متن پاسخ های ارسال شده وی را خواهید خواند؛ پاسخ هایی که البته ما را قانع نکرد.

سهم نواقص جاده ای، همچون مسیرهای خطرناک و ناهموار یا علائم نامناسب و جای گذاری اشتباه در تصادفات چقدر است؟

مطالعات جهانی نشان می دهد که از سه عامل انسان، خودرو و راه که در تصادفات مؤثر هستند، سهم انسان به تنهایی بیش از ۷۰ درصد، ۲۳ درصد متعلق به راه و ۷ تا ۸ درصد هم مربوط به خودروست. این نتایج، جهانی است و البته مطالعاتی که در ایران انجام شده است، هم همین درصد را نشان می دهد؛ یعنی در بدترین حالت، سهم راه در تصادفات رانندگی می تواند ۲۳ درصد باشد و بیشترین عامل، همان رفتار رانندگان است.

باتوجه به اینکه برخی محورهای استان به تصادف خیزی و مرگبار بودن مشهور هستند، وضعیت جاده های استان چگونه است؟

کمیسیون ایمنی راه های کشور، متولی تعیین و تشخیص نقاط پر تصادف کشور و استان هاست. در خراسان رضوی سی نقطه پر تصادف و در کشور ۸۸۷ نقطه مصوب کمیسیون داریم. با محاسبه و تقسیم میان طول راه ها و تعداد نقاط پر تصادف، متوجه شدیم در کشور به ازای هر ۵۷ کیلومتر راه اعم از بزرگراه، آزادراه و

روز دوم عید بود که خبر تصادفشان

از تبریز رسید. برادرش به کمarf و فرزند چهار ساله اش همان لحظه تصادف جان داد. این خبر تلخ برایتان تکراری نیست؟ خیلی هایمان نمونه های پیش را شنیده ایم. آن ها که برای تفریح به جاده زده اند اما

در سانحه رانندگی جان سپرده اند و نزدیکان خود را در ایام خوش، عزادار کرده اند؛ البته آمیدی هم به تمام شدن این اخبار نیست، وقتی آمارهای نوروز امسال هم نشان از فراوانی تصادفات جاده ای و مرگ و میر دارد. براساس ارقام

کشوری و رمدت ۲ روز یک میلیون و ۱۶ هزار و ۳۴۳ فقره تصادف در کشور ثبت شده است و طی آن، ۸۸۰ نفر جان خود را از دست داده اند. در این میان، شور بختانه استان ما رتبه دار است و سال ۱۴۰۴ را با شصت نفر فوتی پس از استان های کرمان و فارس، آغاز کرده است. هر چند به گفته سردار محمد کاظم تقوی، فرمانده انتظامی استان، تعداد

جان باختگان حوادث جاده ای استان، نسبت به مدت مشابه سال قبل، ۱۹ درصد کاهش داشته است، همین عدد هم یعنی شصت خانواده به اشکال مختلف قربانی آسیب های اجتماعی و روانی خواهند شد؛ از این رو سخن گفتن درباره این را که چرا برای پیشگیری از تصادفات نوروزی چاره اندیشی نمی شود، رسالت خود دانسته ایم.

گزارش روز



گزارش روز



برای مطالعه گزارش اول این کد را اسکن کنید

باز هم منتظر بمانید

با حساب همه این ها، فرض را بر این می گذاریم که افراد یعنی همان ها که حالا در دنیا رفته اند یا معلول و مجروح هستند، بیش از دوسوم در تصادفات نقش دارند و باید روی فرهنگ رانندگی آن ها تمرکز کنیم. آن قدر آموزش بدیم که راننده ها بداند هنگام رانندگی، تلفنی صحبت نکنند، خواب آلوده نباشند، فاصله خود را با خودروی جلویی صحبت کنند و خیلی چیزهای دیگر. اما ناگهان یادمان می آید که فرهنگ سازی، وضعیت خردسازانه را باید طی کند و در کوتاه مدت خروجی ندارد. جاده هم که بودجه بیشتری نداریم، پس برای نتیجه گیری فقط یک جمله باقی می ماند: آمار تصادفات احتمالاً با تأثیر پوشش های مثل «نه به تصادف»، هر سال ۳۰۲ درصدی احتمالاً با تأثیر پوشش هایی مثل موضوع همچنان پا برجا خواهد ماند. شما برداشت دیگری دارید؟

