



رانندگان بی‌مبالات و ماجرای «اثر پروانه‌ای»

هزاران کشته در بزنگاه تخته گاز

بهمن‌عبداللهی خورنگر

در فیلم «بابل» * شلیک یک گلوله باعث می‌شود سه خانواده در سه نقطه جهان تحت تأثیر یک فاجعه قرار بگیرند. شاید با تماشای این اثر سینمایی با خودتان بگویید، چنین وضعیتی امکان ندارد و محتوای ارائه شده درامی ساخته و پرداخته ذهن نویسنده یا کارگردان بوده اما رابطه علت و معلولی مقوله‌ای است که ویژگی جهان امروز به شمار می‌آید. بهتر است مثالی دیگر بزنیم و رابطه آن را با حوادث جاده‌ای ترسیم کنیم. احتمالاً درباره پدیده «اثر پروانه‌ای» چیزهایی شنیده باشید؛ همان موضوعی که اشاره دارد تغییری کوچک در یک سیستم آشوبناک مثل بال زدن پروانه در این سوی اقیانوس می‌تواند منجر به وقوع طوفان در جایی دیگر از کره زمین شود. با این حساب هرکسی که پشت فرمان یک خودرو می‌نشیند جدا از خود، بالقوه می‌تواند نقشی تعیین‌کننده در سرنوشت خانواده‌اش و افراد دیگر جامعه داشته باشد. برای شناخت این ماجرا ابتدا چند داستان آشنا را با هم مرور می‌کنیم.

▪ «اسی گیم» و پراید دو نیم شده

اسماعیل فرزند نه تغاری خانواده است.

از همان کودکی عاشق بازی‌های رایانه‌ای بود و هر وقت که فرصتی دست می‌داد از مدرسه فرار می‌کرد و می‌خرید توی مغازه اصغرآقا و با پول ساندویچ اش یک دست پلی استیشن می‌زد. از همه

مدل بازی سردرمی‌آورد، فیفا (نوعی بازی با موضوع فوتبال) را دوست داشت

اما عشق اول و آخرش گرن تورسیم (نوعی بازی مسابقه ماشین که با دستگاه پلی استیشن انجام می‌شود) بود و همه زندگی‌اش شده بود مسابقه و ماشین و دسته بازی (گیم پد). بچه‌های محل اسمش را گذاشته بودند «اسی گیم». آنقدر شورش را در آورده بود که حتی نتوانست یک دیپلم ساده بگیرد. نمره چشم‌هایش ۱۳ بود، بنابراین از سربازی هم معاف شد. مادرش وقتی ناهار و شامش را جلوی بساط سیم و دسته بازی و تلویزیون می‌گذاشت، گاهی آه می‌کشید و هر وقت که حوصله داشت می‌گفت: «اسماعیل جان؛ این کار کوفتی آخر چشماتو کور می‌کنه». منظورش از کار همان بازی کامپیوتری بود که شده بود تمام هم و غم اسماعیل. پدر بازنشسته‌اش هم وقتی از خانه بیرون می‌زد برای کار دوم، پسر‌ته تغاری‌اش خواب بود و وقتی به خانه برمی‌گشت، تلویزیون در اختیار اسماعیل بود و پیرمرد نمی‌توانست دو تا سریال تکراری یا اخبار را ببیند. او هم وقتی حوصله داشت چیزی می‌گفت: مثلاً «این کارا بروت نون و آب نمیشه. از من گفتن. از خواهر برادرات یاد بگیر». اسماعیل هم که غرق در پیج و خم جاده‌های مجازی توی بازی بود معمولاً جواب می‌داد: «کار کجا بود؟ شما کار پیدا کن اگه رفته‌م، اونوقت از این حرفا بزن» و بعد از گرفتن چند تا ناعد که برایش حکم امتیاز را داشت، ادامه می‌داد: «من برای

شندرغاز حقوق نمی‌رم کارمند و کارگر مردم بشم».

هر چه بود یک روز شد پدر برای اسماعیل یک پراید قسطی بخرد تا بچه‌اش بی‌روند نانی دربیابورد. اولش اسماعیل با خودرو در خیابان‌ها چرخ می‌زد و مسافركشی می‌کرد. بعد تحت تأثیر حرف بچه‌های محل قرار گرفت و رفت توی کار مسافربری آنلاین. اما آن هم راضی اش نکرد و افتاد به مسافربری بین شهری. می‌رفت به حوالی میدان آزادی و به مقصد قزوین و شمال مسافر می‌زد و از آن طرف هم اگر مسافری در کار نبود، از طریق نرم افزار گوشی‌اش، بار می‌کشید و هر وقت که حوصله داشت تحویل می‌داد.

شاید تصور کنید که اسماعیل پسر سر به زیری شد و بازی را کنار گذاشت، اما این‌طور نبود. او شب‌ها که خانه می‌آمد تا دیروقت مشغول بازی بود و روزها هم که در جاده و آزادراه داشت رانندگی می‌کرد همچنان خیال می‌کرد به جای فرمان برآید، دسته بازی در دست دارد، تا می‌توانست با برآیدش سرعت می‌گرفت و لایسی می‌کشید. می‌افتاد پشت خودروهای دیگر و آنقدر بوق و چراغ بالا می‌زد تا راننده جلویی راه را برایش باز کند. اما یک روز که بابت بازی شب قبل خسته و خواب‌آلود بود در یک پیج بلند، در جاده الموت و در سرعت بالای ۱۰۰ نتوانست فرمان برآید را کنترل کند و کوبید به سمندی که از مقابل می‌آمد. سمند خاکستری خط ترمزی طولانی به جا گذاشت و دور خودش



چرخید و به دیواره گوه خورد و متوقف شد. اما پراید اسماعیل یکی دوبار معلق زد و افتاد روی گاردریل کنار جاده. طوری که قسمت عقب خودرو از جا کنده شد

و به سوی دیگری افتاد. این سه سوهم اسماعیل و یک مسافر درستی ماندند با پراید نصف شده و سر و وضعی خونین.

▪ آخرین تصویر در زندگی آقای شمعدانی

امیر هوشنگ شمعدانی که او را به طور خلاصه آقای شمعدانی می‌نامیم، مردی منظم و مبادی آداب بود. کارمند بازنشسته اداره ثبت احوال. همه عمرش در زیرزمین اداره پرورنده‌ها را مرتب کرده بود و کلی تقدیرنامه بابت نظم و ترتیب در دوران خدمتش داشت. او تا سالی که نخستین خودروی وطنی از زرده خارج شد، یک پیکان دولوکس قهوه‌ای رنگ داشت و مثل دسته گل از آن نگهداری می‌کرد. با گران شدن قیمت بنزین و اصرار خانم و بچه‌ها بالاخره راضی شد آن را به اسقاطی‌ها واگذار کند و به شنبه یک خودروی جدید بخرد. آقای شمعدانی هم که اصولی برای خودش داشت ترجیح داد یک خودروی ملی دیگر بخرد. برای همین سمند را انتخاب کرد و چون انتخاب رنگ به اختیارش نبود یک سمند خاکستری به اسمش درآمد. بچه‌هایش سر و سامانی گرفته رفته بودند بی زندگی خودشان. فقط یک دختر باقی مانده بود که او هم داشت برای آزمون دکتری آماده می‌شد

و البته هسر مهرباشش که پای سفر بود. شمعدانی هم که اصولی برای خودش داشت ترجیح داد یک خودروی ملی دیگر بخرد. برای همین سمند را انتخاب کرد و چون انتخاب رنگ به اختیارش نبود یک سمند خاکستری به اسمش درآمد. بچه‌هایش سر و سامانی گرفته رفته بودند بی زندگی خودشان. فقط یک دختر باقی مانده بود که او هم داشت برای آزمون دکتری آماده می‌شد

و البته هسر مهرباشش که پای سفر بود. شمعدانی هم که اصولی برای خودش داشت ترجیح داد یک خودروی ملی دیگر بخرد. برای همین سمند را انتخاب کرد و چون انتخاب رنگ به اختیارش نبود یک سمند خاکستری به اسمش درآمد. بچه‌هایش سر و سامانی گرفته رفته بودند بی زندگی خودشان. فقط یک دختر باقی مانده بود که او هم داشت برای آزمون دکتری آماده می‌شد

فرهنگ ترافیک نیازمند آموزش است



دکتر سرهنگ علیرضا اسماعیلی عضو هیات علمی دانشگاه علوم انتظامی

ریشه‌های مشکلات رفتاری افراد در جامعه به گذشته آن فرد باز می‌گردد. این گذشته شامل موارد متعددی است که به شخصیت او شکل داده و رفتارهای امروز او را مثلاً در حوزه فرهنگ ترافیک ترسیم می‌کند. این موضوع ابتدا شامل نوع و تیپ شخصیتی فرد می‌شود؛ یعنی به تربیت خانوادگی و آدابی مربوط است که از پدر و مادر یا دیگر اعضای خانواده به دست آورده. مثلاً اگر در خانواده او افراد ورزشکار یا کتابخوان وجود داشته باشند او هم تحت تأثیر این رفتارها قرار می‌گیرد و بر عکس اگر افراد متخلفی پیرامون او باشند به همان نسبت او هم از آنها پیروی می‌کند و به فردی ضداختلاج بدل می‌شود.

پدیده‌ای که به‌عنوان «یادگیری پنهان» شناخته می‌شود. بنابراین در موضوع رعایت مسائل ترافیکی هم این تأثیرپذیری دیده می‌شود. مرحله بعد شامل فرهنگ عمومی جامعه می‌شود به این معنا که افراد از هم تأثیر می‌گیرند. مثلاً اگر فردی در جامعه ما عادت دارد زباله‌ها را کف خیابان بریزد، با حضور یا زندگی در کشوری اروپایی تحت تأثیر رفتار جمعی دیگران دست از زباله ریختن در معابر عمومی برمی‌دارد. بنابراین رانندگان در جامعه از هم تأثیر می‌گیرند. در واقع بخشی از مشکلاتی که امروز در فرهنگ ترافیک شاهد آن هستیم برآیندی از وضعیت عمومی است. در مرحله سوم، می‌توان به قوانین و مقررات

و اجرای آن اشاره کرد. اگر دوبال «توسعه فرهنگ» و «اجرای قوانین و مقررات» را مهم‌ترین محورها در نظر بگیریم، باید این دو بال هر دو خوب و متوازن عمل کنند. در حال حاضر ما در بخش فرهنگی بسیار مشکل داریم. متولی فرهنگ ترافیک نداریم و طبیعی است اگر سه‌باله بالا بودن آمار تصادفات و تلفات انسانی را به‌عنوان یک حساسیتی ملی در نظر بگیریم، اگر همه دست به دست هم ندهیم و تسبیح نشویم به جایی نخواهیم رسید. حال چه باید کرد؟ به نظر می‌رسد مسأله اصلی در نشر و توسعه فرهنگ ترافیک و احترام به قوانین و مقررات رانندگی باشد. برای این منظور بخش‌ها و نهادهای مختلفی باید همکاری کنند. اول تربیین‌های مذهبی است. از مساجد گرفته تا حوزه‌های علمیه، نماز جمعه و غیره می‌توانند در ارتقای فرهنگ عمومی ترافیک مؤثر باشند. در ادامه مجموعه‌های زیر نظر وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی قرار دارند. از مطبوعات گرفته تا رسانه‌های زیر مجموعه مثل حوزه سینما و تئاتر و تجسمی و… که لازم است در زمینه ترویج فرهنگ صحیح ترافیکی اقدام کنند. رسانه ملی نیز که رسالت‌اش توسعه فرهنگ است چرا باید در این حوزه قصور و کوتاهی کند؟ این رسانه می‌تواند تأثیر زیادی در ارتقای فرهنگ صحیح داشته باشد چرا که در دورافتاده‌ترین نقاط هم بیننده دارد. در نهایت نظام آموزشی کشور نقشی تعیین‌کننده در تربیت و پرورش افراد جامعه دارد. از مهد کودک، مدرسه تا دانشگاه فرصت مناسب هست تا افراد جامعه آموزش‌های لازم را در این باره داشته باشند. اما از همه مهمتر حساسیتی است که سران سه قوه باید نسبت به این قضیه داشته باشند.

آمار حوادث جاده‌ای در ۵ سال گذشته

۷۸ هزار کشته و یک میلیون و ۵۰۰ هزار مصدوم

نگاهی به آمارهای منتشره توسط سازمان پزشکی قانونی کشور نشان می‌دهد هر ساله بین ۱۴ تا ۱۷ هزار نفر بر اثر تصادف خودروها در سراسر کشور کشته و ۲۳۰ تا ۲۷۰ هزار نفر مصدوم می‌شوند. هر چند از تعداد خانواده‌هایی که از این حوادث متأثر شده و زندگی آنها تحت‌الشعاع این سوانح قرار می‌گیرد عددی در دست نیست. اگر این تعداد تلفات انسانی را با جمعیت کل کشور، تعداد خودروها و سایر داده‌ها جمع و تقسیم کنیم در خواهیم یافت که درصد حوادث رانندگی در کشور ما بالاتر از میانگین جهانی است.

براساس بررسی دقیق‌تر داده‌های برگرفته از سایت اطلاع‌رسانی سازمان پزشکی قانونی، در ۱۰ ماهه نخست سال جاری ۱۴ هزار و ۳۴۹ نفر فوتی بر اثر حوادث رانندگی ثبت شده و تعداد مصدومان در همین مدت ۲۶۹ هزار و ۷۸۵ نفر بوده‌اند. این ارقام با توجه به محدودیت‌های رفت و آمد در پاندمی کرونا در سال گذشته کمتر است، یعنی ۱۲ هزار و ۸۷۴ نفر فوتی در ۱۰ ماهه اول سال ۱۳۹۹ داشتیم و ۲۳۴ هزار و ۲۱۸ نفر مصدوم. با این حال باز هم عدد قابل توجهی است. در سال‌های قبل تروضع از این قرار است: ۱۶ هزار و ۹۴۶ نفر فوتی و ۳۴۷ هزار و ۳۰۷ نفر مصدوم در سال ۱۷۰۹۸ هزار و ۱۸۳ نفر فوتی و ۳۶۷ هزار و ۴۵۱ نفر در سال ۹۷ و در نهایت ۱۶ هزار و ۱۷۱ نفر فوتی و ۳۳۵ هزار و ۹۹۵ نفر مصدوم طی سال ۹۶. می‌بیند که مجموع فوتی‌های این ۵ سال به عدد ۷۷ هزار و ۵۲۳ نفری‌رسد و جمع مصدومان به یک میلیون و ۵۵۴ هزار و ۹۵۶ نفر. آماری که بسیار تکان دهنده هستند. این ارقام فقط یک عدد ریاضی نیستند. هر کدام از آنها نمایانگر یک نفر از هموطنان است. آدم‌هایی که هر یک خانواده‌هایی دارند؛ خانواده‌هایی که تا پایان عمرشان حسرت دیدار دوباره عزیزان از دست رفته خود را خواهند خورد بعلاوه کسانی که درگیر صدمات مالی و جانی مجروحان هستند.

جمعه با کلی سوغاتی و حال خوش به سمت تهران حرکت کردند. او به عادت همیشگی‌اش در جاده‌های مستقیم و آزادراه‌ها بیش از ۹۰ کیلومتر و در جاده پر پیچ و خمی مثل الموت بیش از ۶۰ کیلومتر نمی‌راند. اعتقاد داشت این طوری هم به ماشین فشار نمی‌آید و هم خانواده‌اش می‌توانند از مناظر لذت ببرند. در تمام عمرش یک بار بدون راهنما زدن نییچیده، در جای مزاحم پارک نکرده، بی‌جهت بوق نزده بود و برگ جریمه هم در کارنامه‌اش نداشت. خانواده سه نفره شمعدانی و سمند خاکستری تازه یک ساعت بود که در مسیر بازگشت بودند. خورشید و مادرش داشتند درباره نوه‌ها صحبت می‌کردند و آقای شمعدانی با تمام دقت در رانندگی دل به ترانه‌ای از استاد بنان سپرده بود تا اینکه به نگاه در یکی از بیج‌های جاده

پرابندی با دو سرنشین از سمت مقابل و از پشت یک کامیون بیرون آمد، آقای شمعدانی بسرعت ترمز گرفت و سعی کرد خودرو را به سمت شانه خاکی جاده بکشاند، اما پراید بسرعت به سمند کوبیده شد. سمند خط ترمزی طولانی بر جای گذاشت و بعد دور خودش چرخید. سپس به شانه خاکی وارد شد و به دیواره کوه خورد. آخرین تصویری که از جلوی چشمان آقای شمعدانی گذشت چهره خورشید در آینه بود. خانم شمعدانی هم آخرین چیزی که دید یک پراید سفید بود که روی گارد ریل سمت مقابل افتاد و قسمت عقبش از جا کنده شد.

▪ دو کشته، یک قطع نخاعی و آرزوهای بر باد رفته

حالا چند ماهی از تصادف پراید سفید و سمند خاکستری در جاده الموت می‌گذرد. اسماعیل قطع نخاع شده و از هفته گذشته می‌تواند روی ویلچر بنشیند. او نه تنها از بازی متنفر

لحظات تلخی که نیروهای هلال احمر شاهد آن هستند

وقتی حادثه‌ای جاده‌ای رخ می‌دهد دستگاه‌های زیادی درگیر می‌شوند، از اورژانس گرفته تا دهباری‌ها و شهرداری‌ها، امدادی، پلیس راهور و غیره. در این میان پایگاه‌های امداد و نجات جمعیت هلال احمر نقش مهمی در کمک‌رسانی ایفا می‌کنند.



حسین درخشان سخنگوی سازمان امداد و نجات جمعیت هلال احمر

در جاده‌های بیرون از شهر هستیم. بارها دیده‌ایم که بسیاری از رانندگان با احتیاط رفتار می‌کنند، اما به خاطری‌تی توجهی رانندگان دیگری که بی‌ملاحظه رفتار کرده‌اند، مورد آسیب قرار گرفته‌اند، به طور مثال این وضع درباره بعضی از رانندگان کامیون‌هایی که در چار خواب‌آلودگی هستند بسیار دیده شده است. در حالی که بسیاری از این حوادث را می‌توان با رفتار صحیح و اصولی پیشگیری کرد. در مأموریت‌های همکاران ما لحظات تلخ کم نیست، اما یکی از لحظاتی که همواره شاهد آن بوده‌ایم، شامل حوادثی است که نه فقط افرادی فوت کرده یا مصدوم شده‌اند، بلکه خانواده‌هایی هستند که تحت تأثیر تصادف قرار گرفته‌اند؛ افرادی که مرتکب هیچ خطا و تخلفی در رانندگی نشده بودند.

در حوزه کار ما هر ساله میلیاردها تومان هزینه صرف واردات و خرید تجهیزات امداد و نجات می‌شود که هزینه‌های آشکار گفته می‌شود. جدا از اینها هزینه‌های پنهانی هم وجود دارد که شامل لباس و خوراک و بیمه و… می‌شود. بنابراین هر چه تعداد تصادفات کمتر باشد، تعداد فوت شدگان و مصدومان کمتر خواهد شد و سازمان‌های امدادی مانند هلال احمر نیز می‌توانند انرژی و خدمات خود را در حوزه‌های دیگری به کار ببندند. بدین ترتیب هزینه‌های صرف شده هم کاهش خواهد یافت تا در محل دیگری چون کمک‌های بشردوستانه و آموزش‌های همگانی و غیره استفاده شود.



سرهنگ دکتر عین‌الله جهانی معاون اجتماعی پلیس راهور فرماندهی انتظامی کشور

بازماندگان، بزرگ‌ترین قربانیان سوانح رانندگی

ترافیک یک پدیده جمعی است نه فردی. یعنی هر کاربری به شکل عابر، راننده یا سرنشین؛ وقتی در جریان ترافیک قرار می‌گیرد، کلیه رفتار و اعمال ترافیکی آن فرد در معابر چه در شکل مثبت و چه منفی تأثیر مستقیمی بر رفتار دیگران خواهد داشت. در واقع به نوعی با نگرش به نظریه «کنش متقابل» همه کسانی که رفتارهای مثبت؛ مثل رانندگی با سرعت مجاز، رانندگی بین خلوط، استفاده بموقع از راهنما، بستن کمربند توسط همه سرنشینان، رعایت مفاهیم و علائم عمودی و افقی و… در پیش می‌گیرند به‌صورت مستقیم روی افرادی که ناظر بر اجرای این رفتارهای بهنجار ترافیکی هستند تأثیر گذاشته و زمینه رعایت مقررات را برای آنان فراهم می‌سازند، چرا که افراد با دیدن و به شکل اکتسابی از دیگران تقلید می‌کنند. حال اگر جنبه منفی این موضوع را نیز بررسی کنیم خواهیم دید راننده‌ای که بصورت ماریج در حال رانندگی است، فردی که با سرعت غیرمجاز وسیله نقلیه خود را می‌راند یا راننده‌ای که سبقت‌های غیرمجاز می‌گیرد بی‌تردید تعدادی از رانندگان از او تأسی کرده و ممکن است همان تخلفات و رفتارهای غلط را تکرار کنند. بنابراین کاربران ترافیک یا عبور و مرور در جاده‌ها یک کار فردی انجام نمی‌دهند. با این اوصاف همه ما مکلف هستیم از راه و وسیله نقلیه به‌عنوان یک حق قانونی بردستی و با اصول مناسب آن استفاده کنیم. به تعبیر دیگر می‌باید به تکالیف خودمان در استفاده قانونمند از راه و وسیله نقلیه – که همان قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی هستند – عمل کنیم.

ایدامن باشد فقط یک سرعت غیرمجاز می‌تواند فبجایی سنگین به بار آورد. همین تخلف علت برخی از تصادفات مهم کشور بوده و معمولاً خسارات سنگین و صدمات جانی و حتی حریق و آتش‌سوزی وسایل نقلیه را بر جا می‌گذارد. نتیجه این گونه رفتارهای پرخطر است که گریبان خانواده‌ها را سالیان سال به‌عنوان «قربانیان سوانح ترافیکی» خواهد گرفت. منظور از قربانیان فقط کسانی نیستند که در تصادفات جانشان را از دست می‌دهند، بلکه بازماندگان سوانح و حوادث ترافیکی قربانیان اصلی این اتفاقات ناگوار در کشورند.