



پیشگیری
مطلق از
تصادف

امکان‌پذیر
نیست،

اما تعدیل
پیامدهای

ناشی از
تصادفات

از طریق

ایمن‌سازی

جاده‌ها

و وسایل

تقلیه

امکان‌پذیر
است.

ریسک

موجود در

جاده‌ها

می‌تواند

از طریق

اعمال

بصیرت در

حیطه رفتار

ترافیکی

ایمن،

کاهش یابد

دکتر علیرضا اسماعیلی، رئیس سابق پلیس راه کشور و مدرس دانشگاه تهران با اشاره به اینکه مصدومیت‌های ترافیکی موجب صدمه روحی، جسمی و اقتصادی می‌شود به «ایران» می‌گوید: در هر جامعه‌ای در مورد کاهش مرگ ناشی از سوانح ترافیکی ممکن است زمینه‌های اقتصادی مطرح باشد، زیرا تصادفات، منابع مالی فراوانی را هدر می‌دهد. تجربه کشورهای توسعه‌یافته نشان می‌دهد گرچه شاید حذف مطلق تصادفات و هزینه و آسیب‌های ناشی از آن غیرممکن باشد، اما کنترل آن غیرممکن نیست و هم‌اکنون کشورهای پیشرفته با اهمیت دادن به این موضوع و تخصیص منابع کافی و برنامه‌ریزی صحیح توانسته‌اند به پیشرفت‌های چشمگیری نائل شوند. اصولاً موضوع جلوگیری از آسیب‌ها و تبعات روزافزون حوادث جاده‌ای و مسأله کاهش تعداد و شدت تصادفات به همان اندازه اهمیت دارد که در حال حاضر به سایر مسائل مربوط به سلامت انسان‌ها پرداخته می‌شود و بودجه و امکانات به آنها تخصیص می‌یابد. در واقع یک نیاز بسیار فوری برای درک این وضعیت رو به وخامت و اقدام مناسب احساس می‌شود.

او در این زمینه مثالی مطرح می‌کند: پارلمان سوئد در سال ۱۹۹۷ طرحی را تحت عنوان چشم‌انداز صفر (Vision Zero) به تصویب رساند. اداره راه‌های ملی سوئد برنامه چشم‌انداز صفر را چنین توصیف می‌کند که چشم‌انداز صفر، تصویری از یک جامعه مطلوب در آینده است؛ جامعه‌ای که در آن هیچ‌کس به علت تصادف ترافیکی کشته نمی‌شود و به شکل جدی آسیب نمی‌بیند. ما دیگر نمی‌توانیم این نوعی تصادف را به انسان‌ها به خاطر یک اشتباه کوچک محکوم به مرگ یا زنج مادام‌العمر شوند. از آنجا که مردم گاهی دچار اشتباه می‌شوند پیشگیری مطلق از یک تصادف امکان‌پذیر نیست، اما تعدیل پیامدهای ناشی از تصادفات از طریق ایمن‌سازی جاده‌ها و وسایل نقلیه امکان‌پذیر است. ریسک موجود در جاده‌ها می‌تواند از طریق اعمال بصیرت در حیطه رفتار ترافیکی ایمن، کاهش یابد.

به گفته این کارشناس حوزه راهنمایی و رانندگی، برآورد هزینه مصدومیت‌های ترافیکی برای جامعه به دلایل متعددی مهم است. متناسب کردن مخارج مورد نیاز برای پیشگیری از مصدومیت‌های ترافیکی، بهترین راه سرمایه‌گذاری در این حوزه محسوب می‌شود. برآورد می‌شود هزینه سوانح ترافیکی ۵۸ میلیارد دلار در جهان است و این رقم برای کشورهای با درآمد کم و متوسط حدود ۶۵ میلیارد دلار، یعنی به مراتب بیشتر از کل بودجه عمرانی آنهاست. این رقم، حدوداً ۲ تا ۳ درصد تولید ناخالص ملی (GNP) در برخی کشورهاست.

اسماعیلی خاطرنشان می‌کند: علاوه بر بار مالی تصادفات بر دولت‌ها، مصدومیت‌های ترافیکی، بار مالی زیادی را به خانواده‌ها تحمیل می‌کند. به ازای هریک نفری که در اثر تصادف کشته، مجروح یا معلول می‌شود، عده زیادی عمیقاً متأثر می‌شوند. خانواده‌های زیادی به سبب هزینه طولانی درمان، از دست دادن نان‌آور خانواده یا هزینه‌های بالای مورد نیاز برای نگهداری از افراد معلول، به سوی فقر کشانده می‌شوند و بازماندگان تصادفات؛ خانواده‌ها، دوستان و سایر خدمت‌دهندگان اغلب دچار تألمات اجتماعی، جسمی و روحی می‌شوند.

خسارت‌های اقتصادی تصادفات

در ایران

به گفته این کارشناس، آمارهای موجود نشان می‌دهد تصادفات رانندگی هر سال حدود ۷ درصد تولید ناخالص ملی را می‌بلعد و هر سال ۹ تا ۱۱ درصد از بودجه کل کشور یعنی ۳۵ هزار میلیارد تومان به عنوان خسارت شخص ثالث پرداخت می‌شود. اسماعیلی ادامه می‌دهد: سالانه چیزی حدود ۷ هزار میلیارد تومان خرج درمان مجروحان تصادفات می‌شود که باید به آن رقم خسارت یعنی چیزی معادل ۷ درصد تولید ناخالص داخلی را هم اضافه کرد. این تازه خسارت مادی قابل محاسبه تصادفات رانندگی است. خسارت‌های غیرمادی و معنوی این حوادث مانند افسردگی بازماندگان و از دست دادن نان‌آور است. علاوه بر این موارد، از بین رفتن نیروهای جوان و مولد به اقتصاد کشور نیز آسیب وارد می‌کند و از همه مهم‌تر باید به اختلالات استرسی بعد از حوادث ترافیکی اشاره کرد که در هیچ سازمان یا نهادی در کشور محاسبه نشده است و اصولاً هیچ سازمانی برای محاسبه این خسارت و پیشگیری و کاهش آنها ندارد.



همچنین
باید به خاطر
داشت

که انسان

ممکن است

اشتباه کند.

سامانه

ترافیکی،

جاده‌ای،

سامانه‌ای

است که

خود را با

حساسیت‌ها

و خطاپذیری

انسان وفق

داده تا به

نحوی آنها را

جبران کند



میزان

در گفت‌وگو با «ایران» درباره آمار بالای تصادفات و هزینه‌های آن عنوان شد

خسارت تصادفات بالاتر از آن است که کاری نکنیم

کاهش سوانح ترافیکی در گرو تعامل همه سازمان‌هاست

گزارش

مهسا قوی قلب

خبرنگار

از ۲۴ اسفند سال گذشته تا ۱۳ فروردین ماه سال جاری، ۹۷ هزار تصادف در سراسر کشور رخ داد؛ در این تصادفات ۷۶۹ نفر جان خود را از دست دادند، یعنی به صورت میانگین روزانه چهل و نیم نفر را از دست دادیم. بر اساس آمارهای رسمی منتشر شده، همچنین در این تصادفات، ۲۰ هزار و ۲۱۴ نفر زخمی شده‌اند. براینابر به صورت میانگین روزانه یک‌هزار و ۱۱۵ نفر در تصادفات مجروح شده‌اند. در ۱۰ سال اخیر، از سال ۱۳۹۳ تا ۱۴۰۲،

حدود ۱۶۰ هزار نفر در تصادفات رانندگی در ایران جان خود را از دست داده‌اند. بر اساس اعلام پلیس راهور، حدود ۵۱ درصد از آسیب‌دیدگان در محل حادثه فوت می‌شوند، ۶ درصد حین انتقال به بیمارستان و ۴۳ درصد در مراکز درمانی جان خود را از دست می‌دهند. به گفته پلیس، از این ۴۳ درصد، حدود ۶۰ درصد بعد از ترخیص از بیمارستان و به دلیل خونریزی داخلی و مغزی فوت می‌کنند.

تمامی این موارد را نیز در برنامه‌های پیشگیری از تصادفات لحاظ کرد.

راه‌های کاهش تصادفات

این کارشناس حوزه تصادفات موارد متعددی را برای کاهش آمار تصادفات، مؤثر می‌داند و می‌گوید: استفاده از تجهیزات ایمنی یعنی کمربند ایمنی، کیسه‌هو و سایر تجهیزات، جان انسان‌ها را نجات دهد. ارتقای زیرساخت‌های جاده‌ای ازجمله اصلاح هندسی معابر، ساخت جاده‌های ایمن، نصب علائم و هشدارهای رانندگی و روشنایی مناسب جاده‌ها ازجمله اقداماتی است که مسئولان می‌توانند برای ارتقای ایمنی جاده‌ها انجام دهند.

متشکل این سامانه شامل وسایل نقلیه موتور، راه‌ها و استفاده‌کنندگان از جاده، در کنار محیط‌های فیزیکی، اجتماعی و اقتصادی آنهاست. بویژه این امر نیازمند درک این مطلب است که بدن انسان برابر جراحات و صدمات بسیار حساس و آسیب‌پذیر است. همچنین باید به خاطر داشت که انسان ممکن است اشتباه کند. سامانه ترافیکی جاده‌ای، سامانه‌ای است که خود را با حساسیت‌ها و خطاپذیری انسان وفق داده تا به نحوی آنها را جبران کند.

اسماعیلی با اشاره به آمار افرادی که گواهینامه رانندگی در کشور دارند، می‌گوید: بر اساس آمار پلیس راهور، ۵۲ میلیون نفر در کشور گواهینامه رانندگی دارند و ۲۷ میلیون وسیله نقلیه در کشور در حال تردد است. از این تعداد، حدود ۱۲ میلیون موتورسیکلت است و ۳۵ درصد عوامل مؤثر در ایجاد پیامدها و ناوگان عمومی فرسوده است که باید

به دنبال یک یا چند عامل محدود باشند، در حالی که در واقعیت باید عوامل چندگانه زیادی مورد تجزیه و تحلیل قرار گیرند. مبتنی بر نظریه هادون، رویکرد سامانه‌ها که در آن تعاملات بین اجزای مختلف مدنظر قرار می‌گیرد، به دنبال شناسایی و اصلاح منابع عمده خطاها یا ضعف‌های طراحی که منجر به تصادف‌های کشنده یا تصادف‌های منجر به مصدومیت‌های شدید می‌شود و همچنین به دنبال کاهش شدت حادثه و پیامدهای ناشی از آن است. نکته اصلی در استفاده از رویکرد سامانه‌ها نه تنها در نظر گرفتن عوامل مؤثر در ایجاد حادثه است، بلکه نقش سازمان‌ها و افراد مختلف در اقدامات پیشگیری از حوادث نیز مدنظر قرار می‌گیرد. مصدومیت‌های ناشی از سوانح ترافیکی، مشکلی چندبعدی است که نیازمند نگرش جامع هنگام تعیین عوامل مؤثر در ایجاد پیامدها و راه‌حل‌های مربوط به آنهاست. اجزای

عوامل مرتبط با یک تصادف است. هنگامی که عوامل چندگانه مرتبط با یک حادثه شناسایی شد و مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفت، می‌توان اقدامات لازم را ارائه و اولویت‌بندی کرد تا در دوره‌های زمانی کوتاه یا بلندمدت به کار گرفته شوند. برای مرحله قبیل از وقوع تصادف، لازم است تمام اقدامات مؤثری که مانع تصادف حادثه می‌شوند به طور کامل به کار گرفته شوند. مرحله وقوع تصادف با آن دسته اقداماتی در ارتباط است که مانع از وقوع مصدومیت یا کاهش شدت آن در صورت وقوع تصادف می‌شوند. مرحله بعد از وقوع تصادف شامل تمام اقداماتی است که پیامدهای نامطلوب حادثه را بعد از وقوع آن کاهش می‌دهند.

او می‌افزاید: پیش از این مرسوم بود تجزیه و تحلیل خطر در خصوص استفاده‌کننده از جاده، وسیله نقلیه و راه را جدا از هم مورد توجه قرار دهند. علاوه بر این محققان تمایل دارند



توصیه‌های یک کارشناس برای دورزدن تصادف

هنگام رانندگی از هر آنچه حواس‌تان را پرت می‌کند دوری کنید

یادداشت

دکتر نوآب شمسی پور

مدیرکل آموزش‌های همگانی جمعیت هلال‌احمر کشور

با احتیاط برانید، خانواده و عزیزانتان چشم به‌راه شما هستند.

استفاده از تلفن همراه حین رانندگی، احتمال تصادف را تا ۴ برابر افزایش می‌دهد. بسیاری از حوادث رانندگی به دلیل استفاده از تلفن همراه رخ می‌دهد چرا که زمان استفاده از تلفن همراه حین رانندگی، سرعت واکنش راننده تا ۵۰ درصد کاهش می‌یابد. ارسال پیامک حین رانندگی حتی از صحبت کردن با تلفن همراه نیز خطرناک‌تر است. بر خلاف تصور، صحبت کردن با هندزفری و بلوتوث، میزان خطر بروز هنگام رانندگی را کم نمی‌کند.

رانندگان دقت داشته باشند که چنانچه قصد متوقف کردن خودرو در کنار جاده را دارند، با استفاده از علائم و نشانه‌های ایمنی، سایر رانندگان را مطلع کرده تا با فاصله مناسب از کنار آنها عبور کنند. پوشیدن لباس‌هایی با رنگ روشن و استفاده از نورهای شیرینک روی لباس باعث دیده‌شدن فرد، هنگام شب توسط

دیگران می‌شود. اگر مسیر طولانی است به اندازه کافی استراحت کنید. بارها گفته شده که یکی از دلایل اصلی حوادث ترافیکی، خستگی و خواب‌آلودگی رانندگان است. سرنشینان خودرو برای اطمینان از خواب‌آلوده نبودن راننده، هر چند وقت یکبار به چشمان او نگاه کنند. البته کلاً هنگام خواب‌آلودگی رانندگی نکنید و قبل از رانندگی در جاده به قدر کافی استراحت کنید. بعد از دو ساعت رانندگی هم در یک محل ایمن و مناسب توقف کنید، یک فنجان چای یا قهوه بنوشید و به مدت ۱۰ تا ۱۵ دقیقه بخوابید یا استراحت کنید.

تیغه‌های برف پاک‌کن را از نظر ظاهری و مکانیکی بررسی کنید. ممکن است بدنه تیغه‌ها از نظر کارایی و کیفیت لازم را نداشته باشد. قبل از رانندگی در جاده از تمیزبودن شیشه‌های خودرو، آینه‌ها و سالم‌بودن برف پاک‌کن‌ها مطمئن شوید. به خاطر داشته باشید که قبل از رانندگی در جاده از سالم‌بودن چراغ‌های جلو و عقب و چراغ‌ترمز مطمئن شوید و در عین حال از هر چیزی یا کاری که حواس‌تان را پرت می‌کند دوری کنید.

در هوای ناسازگار بیشتر مراقب باشید و با سرعت کمتر از سرعت مجاز رانندگی کنید. در فصول سرد و در جاده‌های کوهستانی هم تجهیزات ایمنی و زنجیرچرخ را فراموش نکنید.



رانندگان دقت داشته

باشند که چنانچه

قصد متوقف کردن

خودرو در کنار جاده

را دارند، با استفاده

از علائم و نشانه‌های

ایمنی، سایر رانندگان

را مطلع کرده تا با

فاصله مناسب از

کنار آنها عبور کنند

همچنین اعمال قانون و برخورد با رانندگان متخلف هم می‌تواند مؤثر باشد، به تعبیری دیگر جریمه نقدی، توقیف خودرو و ابطال گواهینامه رانندگی از جمله مجازات‌هایی است که می‌توان برای رانندگان متخلف در نظر گرفت. از سوی دیگر، آموزش فرهنگ رانندگی را باید لحاظ کنیم، چراکه آموزش قوانین راهنمایی و رانندگی و فرهنگ رانندگی از سنین پایین می‌تواند در ارتقای رانندگی ایمن و کاهش تصادفات مؤثر باشد. اسماعیلی خاطرنشان می‌کند: رعایت قوانین عبور و مرور یعنی عبور عابران از محل‌های تعیین‌شده، استفاده از پل عابرپیاده و توجه به علائم رانندگی ازجمله مواردی است که عابران پیاده باید رعایت کنند. همچنین، استفاده از لباس‌های روشن در شب، به رانندگان کمک می‌کند تا عابران پیاده را بهتر ببینند. استفاده از فناوری، از جمله استفاده از سیستم‌های ناوبری هم به رانندگان کمک می‌کند تا مسیر خود را به‌درستی پیدا و از تصادف جلوگیری کنند. در کنار آن، استفاده از سیستم‌های هشداردهنده نیز می‌تواند رانندگان را از خطرات احتمالی آگاه و از تصادف جلوگیری کند.

نقش تعاملات و هماهنگی

سازمان‌ها در حل مشکلات ترافیکی تعاملات و هماهنگی بین سازمان‌های مختلف، نقشی حیاتی در حل مشکلات ترافیکی ایفا می‌کند. اسماعیلی با اشاره به این نکته می‌گوید: این تعاملات، همکاری و همفکری طیف وسیعی از ذی‌نفعان، به‌دلیل اهمیت پیچیده و چندوجهی ترافیکی، ضروری است. سازمان‌های مختلف می‌توانند با به اشتراک‌گذاری اطلاعات و منابع خود، درک جامع‌تری از مشکلات ترافیکی و راه‌حل‌های بالقوه به‌دست آورند. از دیگر مزایای تعاملات، افزایش کارایی و اثربخشی است؛ با همکاری و هماهنگی، سازمان‌ها می‌توانند از مزایای کار و اتلاف منابع جلوگیری و اقدامات خود را به‌طور مؤثرتری اجرا کنند. ایجاد راه‌حل‌های پایدار هم، مورد بعدی است و با در نظر گرفتن دیدگاه‌ها و نیازهای ذی‌نفعان مختلف، سازمان‌ها می‌توانند راه‌حل‌های پایدارتر و جامع‌تری برای رفع مشکلات ترافیکی ارائه و اجرا کنند. همچنین، تعاملات می‌تواند اعتماد و همکاری بین سازمان‌ها را افزایش دهد و زمینه را برای همکاری‌های آینده فراهم کند.

اسماعیلی توضیح می‌دهد: وزارتخانه‌ها و سازمان‌های دولتی مختلفی در زمینه ترافیکی دخیل هستند، مانند وزارت راه و شهرسازی، پلیس راهور، شهرداری‌ها و سازمان‌های حمل و نقل عمومی، شرکت‌های خصوصی فعال در زمینه حمل و نقل مانند شرکت‌های اتوبوسرانی و تاکسیرانی. پیمانکاران ساخت و ساز جاده‌ها نیز باید در حل مشکلات ترافیکی مشارکت داشته باشند. سازمان‌های غیردولتی (NGO) فعال در زمینه‌های محیط زیست، سلامت و حمل و نقل نیز می‌توانند در حل مشکلات ترافیکی نقش ایفا کنند و در نهایت جامعه مدنی یعنی به تعبیری شهروندان و جوامع محلی نیز باید در فرایند حل مشکلات ترافیکی مشارکت داشته باشند.

اسماعیلی وجود نهاد راهبر در ترافیکی را ازجمله الزاماتی می‌داند که می‌تواند در کاهش آمار تصادفات مؤثر باشد. او معتقد است که نهاد راهبر سازمان یا نهادی است که مسئولیت اصلی هدایت و مدیریت ترافیکی را در یک منطقه یا کشور بر عهده دارد.

به گفته او، این نهاد وظایف متعددی را بر عهده دارد، از جمله برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری؛ نهاد راهبر باید با توجه به شرایط و نیازهای منطقه یا کشور، برنامه‌ها و سیاست‌های لازم برای ترافیکی را تدوین و اجرا کند. این نهاد باید بر عملکرد سیستم ترافیکی نظارت داشته باشد و در صورت نیاز، اقدامات لازم را برای بهبود آن انجام دهد. در زمینه نهاد راهبر باید مسئولیت اجرای قوانین و مقررات مربوط به ترافیکی را بر عهده نداشته باشد.

این نهاد باید هماهنگی‌های لازم را با سایر سازمان‌ها و نهادهای مرتبط با ترافیکی، مانند پلیس راهور، وزارت راه و شهرسازی و شهرداری‌ها، ایجاد کند. آموزش و فرهنگ‌سازی نیز از وظایف نهاد راهبر است. اسماعیلی می‌افزاید: برای اینکه نهاد راهبر در ترافیکی بتواند وظایف خود را به‌طور صحیح انجام دهد، باید منابع مالی کافی در اختیار داشته باشد. همچنین، برای ارتقای نظم و انضباط در ترافیکی، لازم است بین نهاد راهبر و سایر سازمان‌های مرتبط، هماهنگی لازم وجود داشته باشد.

۵۱

درصد

بر اساس اعلام پلیس راهور، حدود ۵۱ درصد از آسیب‌دیدگان در محل حادثه فوت می‌شوند، ۶ درصد حین انتقال به بیمارستان و ۴۳ درصد در مراکز درمانی جان خود را از دست می‌دهند



۳۵

هزار میلیارد تومان

آمارهای موجود نشان می‌دهد تصادفات رانندگی هر سال حدود ۷ درصد تولید ناخالص ملی را می‌بلعد و هر سال ۹ تا ۱۱ درصد از بودجه کل کشور یعنی ۳۵ هزار میلیارد تومان به عنوان خسارت شخص ثالث پرداخت می‌شود



۵۰

درصد

فراموش نکنید که بستن کمربند ایمنی باعث کاهش ۴۰-۵۰ درصد خطر مرگ راننده و سرنشین جلو می‌شود

