نگاه «ایران» به نتایج پویش ملی «نه به تصادف» و آماری که کاهش پیدا کرده است

یک گام کوچک اما مهم

گروه اجتماعی/ علیرضا رئیسی، سخنگوی پویش ملی «نه به تصادف» از کاهش ۸.۵ درصدی جانباختگان حوادث رانندگی در نوروز امسال نسبت به مدت مشابه سال گذشته خبر می‌دهد و «اجرای این پویش را گامی مؤثر در راستای کاهش تلفات جاده‌ای» عنوان می‌کند. اما باز هم آمار نگران کننده است. بنابر اعلام مرکز مدیریت راه‌های کشور، در بازه زمانی اجرای طرح سفرهای نوروزی (۲۵ اسفند تا ۱۵ فروردین ماه) ۴۵ میلیون و ۷۶۸ هزار و ۶۸۳ وسیله نقلیه در سطح محورهای بین شهری کشور تردد کرده‌اند. در مدت زمان ۲۱ روز اجرای طرح، ۷۳۸ فقره تصادف منجر به فوت رخ داده که در مجموع ۸۸۰ نفر از هموطنان جان خود را از دست داده‌اند. در هر تصادف تخمین زده می‌شود حدود ۶ تا ۷ درصد تولید ناخالص ملی باید برای درمان و سایر هزینه‌های اجتماعی هزینه شود که رقم وحشتناکی است. اما علت آمار بالای تصادفات جاده‌ای چیست؟ صدیف بدری، عضو کمیسیون عمران مجلس علت آمار بالای تصادفات جاده‌ای و تلفات انسانی در تعطیلات نوروز را بر اساس گزارش‌هایی که به او رسیده، استاندارد نبودن جاده‌ها و کیفیت خودروهای تولید داخل اعلام می‌کند ولی سردار سیدتیمور حسینی، رئیس پلیس راهور فراجا عامل انسانی را مهم می‌داند و معتقد است، «۴۴ درصد تصادفات به دلیل نبود توجه به جلو، ۱۵درصد به دلیل نبود توانایی در کنترل وسیله نقلیه و ۱۴درصد ناشی از تغییر مسیر ناگهانی رانندگان بوده است.» کیفیت خودرو نامطلوب است یا جاده‌ها ایمن نیست؟ خطای انسانی داریم یا قوانین نیازمند اصلاح هستند؟ نکته‌ای که اهمیت دارد این است که هدف این پویش به طور ۱۰۰ درصد اجرا و مانع مرگ حتی یک انسان در تصادفات جاده‌ای شود.

عکس: میزان

آمار تصادفات فوتی از ۲۵ اسفند تا ۱۵ فروردین در بازه زمانی ۲۱ روزه

طبق اعلام سردار تیمور حسینی، رئیس پلیس راهور فراجا، در مدت زمان ۲۱ روز اجرای طرح، ۷۳۸ فقره تصادف منجر به فوت رخ داده که در مجموع ۸۸۰ نفر از هموطنان جان خود را از دست داده‌اند. همچنین ۱۵هزارو ۸۳۳ فقره تصادف جرحی ثبت شد که در آن ۲۰ هزار و ۱۰۹ نفر مجروح شدند و ۸هزار و ۵۷۲فقره تصادف خسارتی نیز به وقوع پیوست. همچنین مجموع تصادفات درون‌شهری و برون‌شهری در این بازه به یک میلیون و ۱۶هزار و ۳۴۳ مورد رسید. در این میان، استان کرمان با ۷۹ فوتی در صدر استان‌های پرتصادف قرار گرفت و پس از آن به ترتیب استان‌های فارس با ۷۶ نفر، خراسان رضوی با ۶۰ نفر، سیستان و بلوچستان با ۵۶ نفر و خوزستان با ۵۱ نفر در رتبه‌های بعدی قرار دارند.

۸۷۰ هزار تماس با اورژانس و ۱۹۳ احیای قلبی موفق

سازمان اورژانس کشور هم مثل همیشه روزهای شلوغی را در این ایام پشت سر گذاشت. به گفته سخنگوی اورژانس در تعطیلات عید نوروز بیش از ۲۴ هزارنیروی عملیاتی اورژانس مشغول ارائه خدمت بودند: «در این ایام بیش از ۴ هزار و ۵۰۰ آمبولانس در قالب آمبولانس سبک، اتوبوس آمبولانس، موتورلانس، آمبولانس دریایی و بالگرد هوایی در طرح سلامت نوروزی خدمات‌رسانی کردند. اگر بخواهم از تعداد تماس‌ها با شماره ۱۱۵ بگویم بیش از ۸۷۰ هزار تماس داشتیم که از این تعداد بخشی از طریق مشاوره تلفنی از سوی کارشناسان پرستار پاسخ داده شد و ۲۸۰ هزار مورد اعزام آمبولانس داشتیم و نیروهای امدادی بسته به حادثه‌ای که رخ داده بود به محل می‌رفتند.»

به گفته سخنگوی اورژانس از این تعداد مأموریت، ۱۸ درصد یعنی بیش از ۵۰ هزار مأموریت اورژانس حوادث ترافیکی بود که تعدادی از مصدومان را نیروهای اعزامی در محل درمان کردند، اما ۴۷ هزار نفر با آسیب شدید به مراکز درمانی منتقل شدند. ۲۳۰ هزار مورد هم مأموریت‌های غیرترافیکی بود که شامل بیماری‌ها قلبی، تنفسی، سکته‌های مغزی و... می‌شود و طبق روال در طول سال همکاران اورژانس به بیماران خدمات‌رسانی می‌کنند. خدماتی که نیروی اورژانس کشور ارائه می‌کند، مستقیم با زندگی افراد در ارتباط است. دکتر یکتاپرست در مورد این موضوع توضیح می‌دهد: «در تعطیلات نوروزی ۱۹۳ مورد احیای قلبی ریوی موفق داشتیم. یعنی افرادی را که در یک قدمی مرگ بودند همکاران ما با تلاش فراوان به زندگی و آغوش خانواده‌ها بازگرداندند.»

مأموریت‌های هوایی بخش مهمی از خدماتی است که نیروی امدادی برای نجات حتی یک نفر انجام می‌دهند و معمولاً در مناطق دوردست کوهستانی یا صعب‌العبور رخ می‌دهند. به گفته دکتریکتاپرست ۲۲۴ مصدوم بد حال طی ۲۱۸ مأموریت اورژانس هوایی به مراکز درمانی منتقل شدند و خدمات دریافت کردند. ۵۲ مصدوم نیز در ایام تعطیلات خدمات امدادی دریایی را دریافت کردند. اورژانس کشور در ایام نوروز به غیر از خدمات غیرحضوری و اعزام نیروهای امدادی برای رسیدگی به مصدومان ترافیکی، در راستای پویش «نه به تصادف» فرهنگ‌سازی هم انجام داد. سخنگوی اورژانس کشور در این باره می‌گوید: «این ایستگاه‌ها در مبادی ورودی و خروجی شهرها ایجاد شد تا در صورت بروز حادثه، مأموران در کمترین زمان به محل برسند، اما این همه خدمات نبود. دراین ایستگاه‌ها به غیر از خدمات درمانی، محتواهایی را هم برای فرهنگ‌سازی تولید کرده بودیم تا در چند دقیقه‌ای که مسافران به این ایستگاه‌ها مراجعه می‌کنند، آموزش‌هایی هر چند کوچک درباره فرهنگ صحیح رانندگی یا آموزش‌های امدادی دریافت کنند. خوشبختانه طی این مدت ۱۲ هزار مراجعه کننده داشتیم که بدون رخداد ناخوشایندی به ما مراجعه کردند.» فرهنگ‌سازی که می‌تواند تأثیر مهمی در کاهش مزاحمت‌های تلفنی داشته باشد. سخنگوی سازمان اورژانس کشور با اشاره به اینکه دو اصل مهم در خدمات امدادی یعنی ثانیه و زندگی در هم گره خورده است به مزاحم تلفنی‌های اورژانس اشاره می‌کند و می‌گوید: «حدود۱۵ درصد از تماس‌هایی که با اورژانس گرفته می‌شود چیزی جز مزاحمت نیست و همین موضوع می‌تواند جان شهروند دیگری را که در لحظه به کمک نیاز دارد به خطر اندازد. بارها صحبت کردیم و از افراد خاطی خواستیم تا در صورت دریافت کمک واقعی با ۱۱۵ تماس بگیرند، اما هنوز موفق نشده‌ایم این فرهنگ را در جامعه نهادینه کنیم. دوسالی است بجد پیگیر مزاحمت‌های تلفنی شدیم که می‌گویند: «باید شکایت کنید»؛ از چند نفر می‌توانیم شکایت کنیم؟! فردی در شهرکرد در ۵۰ روز، سه‌هزار و۳۰۰ بار با اورژانس تماس گرفته است. وقتی کار به شکایت می‌رسد، در نهایت سیم کارت فرد خاطی مسدود می‌شود که دوباره می‌تواند سیم‌کارت دیگری را خریداری کند.»

> به گفته سخنگوی اورژانس از کل مأموریت‌های اورژانس، ۱۸ درصد یعنی بیش از۵۰ هزار مأموریت اورژانس حوادث ترافیکی بود که تعدادی از مصدومان را نیروهای اعزامی در محل درمان کردند، اما ۴۷ هزار نفر با آسیب شدید به مراکز درمانی منتقل شدند

راننده همیشه مقصر نیست

حسین ایمانی جاجرمی، جامعه‌شناس معتقد است، فقط نباید رانندگان را مقصر تصادفات دانست و فرهنگ‌سازی در همه زمینه‌ها برای کاهش تصادفات لازم است. این جامعه‌شناس در گفت‌وگو با «ایران» می‌گوید: «به فرهنگ‌سازی در این زمینه «فرهنگ ایمنی آمدوشد» می‌گویند. با این مفهوم مباحث مربوط به فرهنگ ایمنی مطرح می‌شود ولی در اینجا دیگر بحث منحصر به رانندگان نیست، وقتی تصادف منجر به مصدوم و فوتی می‌شود، عموماً خطای راننده را برجسته می‌کنند ولی عوامل مختلف و گوناگونی دارد.»

به گفته این جامعه شناس فرهنگ‌سازی ایمنی به تمام ذی‌نفعان موضوع بستگی دارد. او می‌گوید: «رانندگان حرفه‌ای، رانندگان خصوصی، شخصی، شرکت‌های سازنده خودرو، دستگاه‌های دولتی، محلی، سمن‌ها و بخش خصوصی دخیل در این فرهنگ‌سازی ذی‌نفع هستند. بنابراین باید برای همه این‌ها سیاست‌هایی مشخص شود تا در فرهنگ‌سازی نقش داشته باشند. مثلاً از آنها تعهد گرفته شود که در زمینه فرهنگ ایمنی تلاش کنند.» جاجرمی با اشاره به اقدامات اتحادیه اروپا در زمینه کاهش تصادفات می‌گوید: «اتحادیه اروپا رصدخانه‌ای دارد که به طور مرتب مباحث مربوط به ایمنی ترافیک را رصد و آمارهای آن را جمع‌آوری و تحلیل می‌کند. یکی از گزارش‌های این رصدخانه در سال ۲۰۲۵ مربوط به فرهنگ ترافیک است. در این گزارش قید شده ۴۰ درصد از رانندگانی که تصادف کردند تعلقات سازمانی دارند. بنابراین اگر فرهنگ ایمنی در سازمان‌های کاری این افراد ترویج یابد و مقامات سازمان در این زمینه تعهد بدهند، تصادفات کاهش می‌یابد ولی ما به این موضوع بی‌توجهیم.»

جاجرمی در پاسخ به این سؤال که عموم رانندگان فرهنگ پایین خود در رانندگی را نمی‌پذیرند و پا گذاشتن روی قوانین را نه تنها تخلف نمی‌دانند بلکه زرنگی هم قلمداد می‌کنند، می‌گوید: «در گزارش کمپین اروپایی فرهنگ تصادف، نظرسنجی‌های مختلفی وجود دارد، این نظرسنجی بررسی کرده که مسأله اصلی ریسک و خطر برای راننده چیست. مثلاً از راننده سؤال شده است نظر شما درباره تماس تلفنی حین رانندگی چیست؟»

این جامعه شناس در ادامه می‌گوید: «در کشورهای مختلف جواب‌های متفاوت اعلام شده، جالب است کشورهایی که پایین‌ترین میزان تلفات رانندگی را داشتند، عموماً این رفتار را قبول ندارند. فقط دو درصد رانندگان گفت‌وگو حین رانندگی را قابل قبول دانستند. کاری که اکنون ما باید انجام بدهیم مطالعات روی فرهنگ ترافیک و ایمنی ترافیک است، این امر باید به سفارش دولت انجام شود، چون نمی‌توان بدون داده و اطلاعات کافی صحبت کرد. عموماً سیاست‌گذاری‌های ما روی فرضیات اثبات نشده است، به همین دلیل فقط راننده را مقصر می‌دانیم.»

جاجرمی با بیان اینکه باید تحقیق شود تا ببینیم ادراک خطر از سوی رانندگان ما به چه چیزی بستگی دارد، می‌گوید: «قبل از فرهنگ‌سازی باید تحقیقات کامل شود، مثلاً بدانیم رانندگان ما چه اندازه پایبند قوانین و مقررات هستند؟ اگر نظارت پلیس نباشد باز هم قانون را رعایت می‌کنند یا نه؟ باید بدانیم نقاط کوری که باید روی آن فرهنگ‌سازی کرد، کجاست؟ مثلاً بیشتر در رانندگان روستاها و شهرستان‌ها شاهد تصادف هستیم یا این موضوع در رانندگان کلانشهرها بیشتر است؟ یا مثلاً آیا استان‌های خاصی تصادف دارند یا این موضوع در کل کشور وجود دارد؟ بدون بررسی این موارد نمی‌توان رتبه ایران در تصادفات را از ۱۳۷ در میان ۱۷۰ کشور تنزل داد، کشور ما در آمار تصادفات همرده با سودان و آنگولاست.»

او در پاسخ به این سؤال که فرهنگ‌سازی برای کاهش تصادفات چقدر زمان می‌خواهد؟ می‌گوید: «کارهای فرهنگی هر کدام متناسب با آن موضوع نیازمند زمان هستند، زیرا تغییر رفتار به این راحتی نیست. وقتی فرد به یک سری ادراک، گرایش و رفتارها عادت کرده باشد، تغییر آن کار سختی خواهد بود. ما تجربه‌های مثبتی مانند استفاده از کمربند ایمنی را در کشور خود داشتیم، این فرهنگ‌سازی زمان زیادی نبرد ولی مردم رفتار خود را تغییر دادند. بنابراین اگر اراده جدی وجود داشته و همه دستگاه‌ها همکاری کنند مردم نیز به آن عمل خواهند کرد.»

جاجرمی درباره کاهش تصادفات در کشورهای اتحادیه اروپا با کمک از فرهنگ‌سازی می‌گوید: «میزان تصادفات در کل کشورهای اتحادیه اروپا اندازه کشور ماست یا به تعبیر دیگر تلفات ناشی از تصادفات در کشور ما به اندازه کل اتحادیه اروپاست، ولی با این حال اتحادیه اروپا مستمر کار فرهنگ‌سازی را ادامه می‌دهد.»

او در پاسخ به این سؤال که آیا به جز جریمه نقدی شیوه دیگری کار ساز است؟ می‌گوید: «جریمه تأثیرگذار اما محدود است، باید عوامل دیگری مانند خستگی رانندگان، رانندگان مسن، رانندگان تازه کار، طراحی زیرساخت‌ها، قوانین و مقررات و اجرای آن را هم در نظر گرفت. اگر تحلیل اصولی باشد و مشخص شود که مثلاً سهم رانندگان از تصادفات ۲۰ درصد است، می‌توان کار را با جریمه تا یک جایی پیش برد اما آن ۸۰ درصد باقی مانده را باید چه کار کرد؟ جریمه ممکن است در ابتدا خطا را کم کند، اما تجربه نشان داده آدم‌ها در درازمدت خودشان را تطبیق می‌دهند و به رفتار قبلی خود که به آن عادت کرده بودند برمی‌گردند. پس باید عادت‌های افراد را اصلاح کرد، در اینجاست که فرهنگ‌سازی می‌تواند کمک کننده باشد.»

افزایش ۸۰ درصدی خدمات هلال احمر در نوروز ۱۴۰۴

مجتبی خالدی سخنگوی جمعیت هلال احمر با اشاره به افزایش ۸۰ درصدی خدمات نوروزی این مجموعه در نوروز ۱۴۰۴ نسبت به سال گذشته، توضیح می‌دهد: «در این مدت ۱۷ میلیون و ۵۵۱ هزار و ۶۰۶ خدمت امدادی، بشردوستانه، حمایتی، سلامت‌محور و آموزشی به مردم و مسافران نوروزی ارائه شده است. همچنین نیروهای جمعیت هلال احمر در طرح خدمات نوروزی از ۲۵ اسفند ۱۴۰۳ تا ۱۳ فروردین ۱۴۰۴، در مجموع هزار و ۷۸۲ عملیات امداد و نجات را انجام داده‌اند که هزار و ۵۱۸ عملیات آن مرتبط با حوادث جاده‌ای است.»

به گفته او، در مدت زمان یادشده، هزار و ۴۱۹ مصدوم از طریق نیروهای امدادی هلال احمر به مراکز درمانی منتقل و ۲۳۴ نفر از سرنشینان خودروهای حادثه‌دیده نیز از داخل کابین خودرو رهاسازی شدند که در مجموع ۶ هزار و ۴۴۶ نفر در این حوزه از خدمات امداد و نجات هلال احمر بهره‌مند شدند. ۱۱ میلیون و ۶۳۰ هزار و ۵۳ نفر در نوروز امسال از خدمات بشردوستانه هلال احمر بهره‌مند شدند که در این بین ۲ میلیون و ۳۵۶ هزار و ۱۹۹ نفر با مشارکت در برنامه‌های آموزشی و فرهنگی، به کمپین بهبود رفتار ترافیکی پیوستند. خدمات داوطلبانه حمایتی و معیشتی نیز بخش دیگری از فعالیت‌های نوروزی بود که در آن ۲ میلیون و ۷۵۴ هزار و ۲۱۱ نفر خدمات مختلفی در این حوزه را دریافت کردند. خالدی اضافه می‌کند: «در این مدت ۲ میلیون و ۹۳۰ هزار و ۴۰۱ نفر در برنامه‌های آموزشی و پژوهشی هلال احمر شرکت کردند که در مجموع ۱۷ میلیون و ۵۵۱ هزار و ۶۰۶ خدمت در نوروز امسال ارائه شده است.»

سخنگوی جمعیت هلال احمر ایران، درباره مهم‌ترین دلایل تصادفات ترافیکی نیز می‌گوید: «عوامل انسانی دلیل ۷۵ تا ۸۰ درصد تصادفات هستند. علاوه بر آن، سرعت غیرمجاز یکی از اصلی‌ترین دلایل مرگ و میر در جاده‌هاست. بسیاری از رانندگان با وجود هشدارها، از حد مجاز سرعت تجاوز می‌کنند و در بسیاری از موارد این تفکر که حادثه برای دیگران اتفاق می‌افتد، همیشه باعث حادثه می‌شود. خستگی و خواب آلودگی هم از مهم‌ترین دلایل تصادفات محسوب می‌شود. بویژه در رانندگان وسایل نقلیه سنگین و مسافت‌های طولانی، خستگی عامل بسیاری از حوادث است و در تصادفات جاده‌ای هنگامی که از رانندگان سؤال می‌شود چه چیزی باعث حادثه شد، می‌گویند خستگی و خواب آلودگی.»

> سخنگوی جمعیت هلال احمر ایران: عوامل انسانی دلیل ۷۵ تا ۸۰ درصد تصادفات هستند. علاوه بر آن، سرعت غیرمجاز یکی از اصلی‌ترین دلایل مرگ و میر در جاده‌هاست. بسیاری از رانندگان با وجود هشدارها، از حد مجاز سرعت تجاوز می‌کنند و در بسیاری از موارد این تفکر که حادثه برای دیگران اتفاق می‌افتد، همیشه باعث حادثه می‌شود

درباره فرهنگ رانندگی و خودروهای بی‌کیفیت

عماد جعفری کارشناس خودرو، مهم‌ترین دلیل اصلی تصادفات جاده‌ای را کیفیت پایین خودروها معرفی می‌کند. جعفری درباره کیفیت خودروهای ساخت کشور می‌گوید: «ما خودروهای باکیفیت ۴ دهه گذشته را در چرخه تولید داریم، مثل پرشیا و سمند که پلتفرم ۱۹۸۰ میلادی را دارند. این خودروها را به لحاظ کیفی هر چقدر ارتقا دهیم، باز هم پلتفرم قدیم و ساختاری قدیمی دارند و کیفیت آنها هر روز پایین‌تر می‌آید.» این کارشناس خودرو مهم‌ترین مشکل خودروهای داخلی را نقص سیستم ترمز معرفی می‌کند و می‌گوید: «مثلاً تست ترمز یکی از جدیدترین و فول‌آپشن‌ترین تولیدی‌های خودرو ایرانی در سال ۲۰۲۵، حدود ۴۷ متر است؛ یعنی این خودرو مسافتی ۴۷ متری طی می‌کند تا از سرعت ۱۰۰ به صفر برسد. در واقع وقتی ترمز می‌کنید قسمت عقب خودرو تعادلش را از دست می‌دهد. در صورتی که این مسافت در خودروهای چینی که ما آنها را اتفاقاً بی‌کیفیت می‌دانیم و در ایران مونتاژ می‌شود حدوداً ۳۰ متر است.»

او معتقد است نباید همه تقصیرها را هم گردن خودروساز انداخت، چون خرابی جاده‌ها نیز در افزایش تصادفات نقش زیادی دارند: «بیشتر راننده‌ها، هنگام رانندگی بارها با چاله‌ها یا بهتر است بگوییم خندق‌های وسط جاده و خیابان‌ها برخورد داشته‌اند. قطعاً هر خودرویی حتی خودروی خارجی صفر کیلومتر اگر داخل این چاله‌ها بیفتد علاوه بر رینگ، لاستیک آن هم آسیب می‌بیند. همین باعث می‌شود که اگر راننده خوش شانس باشد و تصادف نکند سفرش کاملاً خراب شود و احتمالاً برای خودروهای دیگر حادثه ایجاد کند؛ چون راننده می‌خواهد هم با خودروهای دیگر برخورد نکند و هم داخل چاله نیفتد و کنترل ناگهان از دستش خارج می‌شود. بنابراین نباید همه چیز را گردن خودروساز انداخت.»

از نظر این کارشناس خودرو، هندلینگ ضعیف در خودروهای ایرانی هم مشکل‌ساز است: «در واقع در خودروهای آلمانی که به سیستم تعلیق خیلی پیچیده‌تر و اصطلاحاً مولتی لینک مجهز هستند، پایداری خودرو در تغییر مسیرهای ناگهانی خیلی بیشتر است؛ ولی ما در محصولات کشورمان این پایداری را نمی‌بینیم. در خودروهای کره‌ای، ژاپنی و چینی هم این هندلینگ وجود دارد ولی سیستم تعلیق خودروهای آلمانی، مولتی‌لینک و قوی‌تر است. همچنین یک سیستم کنترل پایداری به اسم ترکشن کنترل یا (ESP) در خودروهای ایرانی وجود دارد که بیشتر اوقات به درستی کار نمی‌کند. جلوبندی خودروها اغلب آنقدر ضعف دارد که وقتی توی چاله می‌افتد کنترل خودرو از دست راننده در می‌رود.»

فرهنگ رانندگی کردن هم از دید این کارشناس خودرو نقش مهمی در بروز تصادفات خطرناک دارد. او در ادامه می‌گوید: «راننده‌ای که با سرعت ۲۰ کیلومتر در لاین سبقت رانندگی می‌کند و به چراغ راهنما، آینه‌ها و خودروهای پشتی اهمیتی نمی‌دهد یا بدون زدن چراغ راهنما لاین خودرواش را تغییر می‌دهد یا خودروهایی که خیابان را با پیست رالی اشتباه می‌گیرند و لایی می‌کشند عاملان اصلی تصادفات هستند. اگر به این افراد ایمن‌ترین خودروی دنیا را بدهید، باز آمار تصادفات جاده‌ای پایین نمی‌آید. چون فرهنگ رانندگی را یاد نگرفته‌اند و گواهینامه فقط برای آنها یک کنکور است و بعد از دریافت آن دیگر برایشان رعایت هیچ قانونی مهم نیست.»

برش

درباره پراید و پژو

وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی گزارشی از رویدادهای طرح سلامت نوروزی که از ۲۵ اسفندماه تا ۱۵ فروردین ماه بود، منتشر کرده است. در این گزارش آماری بخشی را به مهم‌ترین حوادث ترافیکی اختصاص داده‌اند که در آنها آمار فوتی‌ها و مصدوم‌ها بالا بوده است. همچنین اسامی خودروها، محور وقوع تصادفات و زمان رخداد حادثه نیز در این گزارش درج شده است. در این جدول و درقسمت معرفی خودروها با مهم‌ترین حوادث ترافیکی و بالاترین آمارفوتی، ۴ بار نام سمند، ۹ بار خودروی پراید و ۱۰ بار از خودروی ۴۰۵ نام برده شده است.

برش

- آمار فوتی‌ها در ۱۰ سال گذشته
- نوروز سال ۱۳۹۴: ۹۶۸ نفر کشته شدند
- نوروز سال ۱۳۹۵: ۹۶۴ نفر کشته شدند
- نوروز سال ۱۳۹۶: ۸۷۴ نفر کشته شدند
- نوروز سال ۱۳۹۷: هزار و ۳۴ نفر کشته شد ند
- نوروز سال ۱۳۹۸: ۹۱۴ نفر کشته شدند
- نوروز سال ۱۳۹۹: ۵۳۴ نفر کشته شدند
- نوروز سال ۱۴۰۰: هزار و ۸۰ نفر کشته شدند
- نوروز سال ۱۴۰۱: هزار و ۱۴۶ نفر کشته شد ند
- نوروز سال ۱۴۰۲: ۸۲۱ نفر کشته شدند
- نوروز سال ۱۴۰۳: هزارو ۱۷۷ نفر کشته شد ند
- نوروز سال ۱۴۰۴: ۸۸۰ نفر کشته شدند