



جاده‌های مرگ

جاده‌های ناایمن دومین ضلع مثلث است. به گفته جانشین پلیس راهور کشور در حال حاضر ۴۸۶۰ نقطه حادثه خیز در ۱۸۱۷ محور شناسایی شده که وزارت راه برای رفع آن باید اقدام فوری انجام دهد. این نقاط محل رخ داد ۳۰ درصد تصادفات فوتی است. اهمیت موضوع وقتی مشخص می‌شود که دوباره سراغ آمار برویم. اگر وزارت راه برای رفع مشکلات این ۴۸۶۰ نقطه اقدام کند، تلفات ۴۰۰۰ نفر کاهش پیدا می‌کند که رقم کمی نیست. رئیس پلیس راهور فراجا هم با اشاره به نقش این ضلع از مثلث تصادفات می‌گوید: حدود ۷۰ درصد جانباختگان تصادفات مربوط به راه‌ها و جاده‌های بین شهری است. اصلاح و بهسازی جاده‌ها باید جزو مهم‌ترین اولویت‌های وزیر راه باشد. متأسفانه در شرایط فعلی بسیاری از جاده‌های کشور از نظر فنی معیوب و ناایمن هستند. موضوع دیگر مربوط به علائم و تجهیزات ایمنی در جاده‌هاست. نصب علائم و تجهیزات ایمنی در جاده‌ها، از جمله تابلوهای هشداردهنده، خطکشی‌های جاده، گاردریل‌ها و روشنایی مناسب می‌تواند به رانندگان در رانندگی ایمن و جلوگیری از تصادفات کمک کند.

ارابه‌های مرگ

ضلع دیگر تصادفات مرگبار، ایمنی خودروها به خصوص خودروهای تولید داخل است. براساس پلیس راهور در سال گذشته پراید، ساینا و پژو بیشترین فراوانی را در تصادفات داشتند که البته نباید از تعداد بالای این وسایل نقلیه غافل شد. در حال حاضر خودروهای ناایمن داخلی سهم قابل توجهی در حمل و نقل کشور دارند و استانداردهای ایمنی در بسیاری از موارد با استانداردهای حداقلی جهانی فاصله زیادی دارد. رئیس پلیس راهور هم چندین بار به این موضوع تاکید کرده و از کیفیت پایین بدنه خودروهای داخلی گلایه کرده است اما به نظر می‌رسد گوش شنوایی برای این گلایه‌ها نیست و رئیس پلیس راهور باید به جای گلایه سراغ اهرم‌های قانونی برود؛ اهرم‌های قانونی‌ای مثل جلوگیری از شماره‌گذاری خودروهای ناایمن که در دوره‌های فرماندهان سابق شاهد آن و البته تأثیرش در رفع نقص فنی و ایمنی خودروها بودیم. کارشناسان حوزه ترافیک هم بر این موضوع تاکید دارند و معتقدند افزایش ایمنی خودروها نقش بسزایی در کاهش تصادفات دارد. کیسه هوا یکی از ابزارهایی است که خودروسازان برای جلوگیری از تلفات تصادفات از آن در خودروها استفاده می‌کنند اما در تصادفات و براساس اعلام پلیس در برخی تصادفات به خصوص تصادف زنجیره‌ای جاده ماهشهر شاهد بودیم کیسه هوای خودروهای تولید داخل باز نشده بود. بی‌توجهی تولیدکنندگان به خودروهای داخلی به موضوع ایمنی خودروها ظاهراً مسری است و در حال سربایت به خودروهای مونتاژی است به طوری که چندی قبل شاهد نقص فنی جدی در اکسل یکی از این خودروهای مونتاژی بودیم که جنجالی شد. در این رابطه فرمانده کل انتظامی کشور، مهر امسال از کیفیت خودروهای داخلی به شدت انتقاد کرد و برخی از این خودروها را «ارابه مرگ» نامید. سردار رادان با بیان این‌که ۵۰ درصد تلفات ناشی از ایمنی پایین خودروهاست، به خودروسازان پیشنهاد کرد خانواده بین‌ترین رده خودروهای داخلی استفاده کنند.

ناجیان از مرگ

از این سه ضلع اصلی که به آن اشاره شد، نباید امداد رسانی به مصدومان را فراموش کرد. افزایش پایگاه‌های اورژانس و هلال احمر در مسیرهای پر تردد می‌تواند سرعت امداد رسانی به مصدومان افزایش دهد. تا دقایقی طلایی که برای مصدومان مهم و حیاتی است این‌گونه از دست نرود. رئیس پلیس سابق راهور چندین بار در این خصوص از دستگاه‌های امداد رسان گلایه کرده بود. به گفته هادیانفر، ۵۲ درصد قربانیان تصادفات در صحنه و ۴۸ درصد دیگر در مسیر یا در مراکز درمانی جان خود را از دست می‌دهند. وی ادامه داد: «۴۲ درصد کشته‌های تصادفات در بیمارستان است. چرا امکانات کم است؟ به طور مثال یک مصدوم با طحال پاره به بیمارستان منتقل می‌شود اما ابزار تشخیص وجود ندارد و مصدوم پس از درمان‌های ابتدایی مرخص می‌شود اما بعد از یک ساعت فوت می‌کند. باید بیمارستان‌ها تجهیز شوند. ۶ درصد هم در حین انتقال جان خود را از دست می‌دهند که لازم است برای کاهش آن هلال احمر و اورژانس تقویت شود.» همان‌طور که در ابتدا اشاره شد استان‌ها و جاده‌هایی مرگبار در تصادفات مشخص شده که بنا به آماری که حالا در دسترس است، به راحتی می‌توان برای تقویت پایگاه‌های امدادی و همچنین تجهیز بیمارستان‌های آنجا اقدام کرد، حتی می‌توان در این بیمارستان‌ها بخش‌های تخصصی مصدومان تصادفات رانندگی ایجاد کرد. در این مسیر حتی می‌توان از بودجه‌ای که برخی کارخانه‌ها و پالایشگاه‌ها در حوزه مسئولیت اجتماعی صرف می‌کنند استفاده کرد.

حرف پایانی

در سال‌های اخیر درباره تصادفات رانندگی و نقش دستگاه‌ها در پیشگیری از آن صحبت زیاد شده و گاهی شاهد متهم کردن دستگاه‌ها کم‌کاری در این حوزه بودیم. این روش در این سال‌ها پاسخگو نبوده و به نظر می‌رسد در این زمینه باید تصمیمی جدی گرفت و دستگاهی در این حوزه برای هماهنگی نهادهای مسئول مشخص شود. در زمینه کاهش تلفات نمی‌توان از روش جزیره‌ای استفاده کرد و ارتباط دستگاهی یکی از راهکارهای اولویت‌دار است. در این مسیر می‌توان از تجربه کشورهای موفق در این حوزه هم استفاده کرد. در پایان هم در برابر حفظ جان شهروندان باید تعارف را کنار گذاشت و با ترک فعل‌ها در این حوزه برخورد جدی صورت گرفته و از آن جلوگیری شود. شرکت‌های بیمه می‌توانند هزینه‌ای که برای پرداخت دیه فوت و صدمات و همچنین خسارت پرداخت می‌کنند را در مسیر پیشگیری از تصادفات هزینه کنند. چرا که با کاهش تلفات و تصادفات هزینه‌های آنها برای پرداخت خسارت و دیه کاهش پیدا می‌کند و با سرمایه‌گذاری در این حوزه علاوه بر کاهش تلفات، شاهد سوددهی در آینده خواهند بود.