عامل انسانی نقش پررنگی در تصادفات جاده‌ای دارد

آمار تلخ سوانح رانندگی

گروه اجتماعی

آمار تلفات رانندگی، حرکت روبه بالا دارد و خیالی برای پایین آمدن ندارد و در حالی که سال‌های گذشته تعداد قربانیان تصادف‌های رانندگی به دلیل شیوع کرونا کاهش یافته بود، پس از آن، بار دیگر صعودی شد.

«سال ۱۴۰۲ پس از ۱۰ سال آمار کشته شدگان از ۲۰ هزار نفر تجاوز کرد.» تنها در تعطیلات نوروزی ۱۴۰۲ «بیش از ۱۲۰۰ نفر در سوانح رانندگی کشته شدند؛ این بیشترین آمار قربانیان سوانح رانندگی ایام نوروز در ۱۰ سال اخیر محسوب می‌شود.» این آمارها اخیرا ازسوی رئیس سازمان پزشکی قانونی اعلام شده است. عباس مسجدی، انگشت اتهام را به سمت افزایش سفرها و همچنین وجود راه‌ها و خودروهای نامناسب نشانه گرفته است. با این حال گوش شنوایی برای هشدارها وجود ندارد و همچنان نواقص جاده‌ها و نقاط حادثه خیز باعث بالا رفتن شدت تصادفات می‌شود. تخطی و قانون شکنی، عدم مهارت کافی یا عدم آمادگی جسمانی در زمان رانندگی از دیگر عواملی هستند که معمولا منجر به برخورد و سوانح جاده‌ای می‌شوند.

طبیعتا خودروهای ناایمن نیز که با کوچک‌ترین ضربه‌ای مچاله و باعث مصدوم یا کشته شدن افراد می‌شوند در تصادفات نقش مهمی دارند و تمامی مراجع ذی صلاح هم از این موضوع به عنوان عامل اصلی تلفات بالای تصادفات جاده‌ای نام برده‌اند.

بنابر اعلام پلیس، خودروهای خارجی در مقایسه با خودروهای تولید داخل در شرایط مشابه، توان چندبرابری در حفظ جان سرنشینان خود دارند و میزان تلفات جانی این خودروها به طور محسوسی پایین‌تر از خودروهای داخلی است. بنابراین هزاران کشته سالانه در تصادفات کشور با ناایمن بودن خودروها ارتباط مستقیم دارد و علیرغم ادعای خودروسازان مبنی بر «ارتقای کیفیت تولیدات داخلی»، رکورد مرگ و میر ناشی از سوانح رانندگی و کیفیت عینی این تولیدات، خلاف این ادعا را نشان می‌دهد.

ایمنی خودروها در حدی نیست که از سرنشینان محافظت کند

امیرحسن کاکایی، کارشناس صنعت خودرو در این باره می‌گوید: «ایمنی پایین خودروها، سبب می‌شود نسبت خسارات جانی در حوادث رانندگی کشور بسیار بالا باشد. در واقع ایمنی خودروها در حدی نیست که در صورت قصور راننده، بتواند از سرنشینان محافظت کند و متاسفانه بعضا اولین اشتباه رانندگان بسیاری از محصولات پرتیراژ داخلی، آخرین اشتباه آن‌ها می‌شود. سیاست‌های کورکورانه حمایت از تولید داخل و قدرت بی‌حد و حصر خودروسازان داخلی، سبب شده اکثر حوادث رانندگی در کشور منجر به جرح و فوت سرنشینان شود. در حالی که اگر خودروها نمونه‌های ایمن‌تری بودند، حداقل خسارات جانی کمتری به دنبال داشتند. همچنین قطعات ایمنی خودرو، خصوصا قطعات مصرفی مانند لنت‌های ترمز و لاستیک و کیفیت و استانداردهای آن‌ها، نقش انکارناپذیری دارند. کیفیت بسیار پایین یا قیمت بسیار بالای این تیپ قطعات می‌تواند عامل مهمی در بروز حوادث دلخراش باشد.»

آمارهای رسمی نشان می‌دهند که در ۴۵ درصد حوادث رانندگی یکی از سه وسیله نقلیه پراید، پژو ۴۰۵ و موتورسیکلت نقش دارند. پیش‌تر، مهدی قمصریان، مدیرعامل صندوق تأمین خسارت‌های بدنی، آشکار کرده بود که در فاصله سال‌های ۱۳۹۵ تا ۱۴۰۰، هفت هزار پرونده مربوط به تصادف خودرو پراید در بیمه تشکیل شده و این خودرو در صدر فهرست خسارت‌های بیمه‌ای قرار گرفته است.

میزان تصادف‌های جاده‌ای در ایران ۲۰ درصد بیشتر از استاندارد جهانی

ایران یکی از بالاترین آمارهای مرگ و میر جاده‌ای در جهان را به نام خود ثبت کرده و پیش‌تر محمدبخارایی، رئیس هیئت مدیره جمعیت طرفداران ایمنی راه‌های کشور، گفته بود که میزان تصادف‌های جاده‌ای در ایران ۲۰ درصد بیشتر از استاندارد جهانی است. آنطور که سعید منتظرالمهدی، سخنگوی پلیس، ابتدای فروردین امسال اعلام کرده است: «مرگ و میر سالانه ناشی از حوادث رانندگی ایران برابر با کل تلفات رانندگی ۲۷ کشور اروپایی است.»

مسئولان ذیربط به این پرسش که چرا در تصادفات سایر کشورها تعداد کشته‌ها و مجروحان به اندازه آنچه در ایران رخ می‌دهد، نیست؟ به صراحت پاسخ می‌دهند: «آمار جان باختگان ناشی از کیفیت خودروها در گزارش‌های تخصصی پلیس کماکان قابل ملاحظه است. خودروی ایمن، خودرویی است که بتواند خطای انسانی و خرابی جاده را جبران کند. خودروهای تولید داخل متأسفانه این قابلیت را ندارند و در عین حال رانندگان داخلی هم چندان به رعایت قوانین پایبند نیستند!»

عامل انسانی نقش پررنگی در تصادفات دارد

با این حال جواد هدایتی، کارشناس ایمنی و ترافیک قصور اصلی در وقوع تصادفات جاده ای را متوجه عامل انسانی می داند و در این باره توضیح می دهد: «درست است که می گویند ایمنی در رانندگی از سه بخش انسان، جاده و خودرو تشکیل شده است، ولی معمولا نقش و تأثیر آن ها در بروز و پیشگیری از تصادفات، یک نقش کاملا ترکیبی است. براساس آمار، اطلاعات وتحقیقاتی که نه تنها در ایران و بلکه در نقاط دیگر دنیا صورت گرفته است، عامل انسانی نقش پررنگ و محوری را در شکل گیری تصادفات جاده‌ای ایفامی کند و اساسا بین خودرو، انسان وجاده، هوشمندترین عامل که دارای قوه تصمیم گیری در مورد چگونگی به کارگیری دو عامل دیگر است، انسان بوده و این بشر است که با توجه به شرایط جاده و وضعیت خودرو، می تواند تصمیم بگیرد با چه سرعتی براند، کمربند ایمنی خود را ببندد یا اینکه بدون بستن کمربند، درجاده حرکت کند. اوست که تشخیص می دهد چراغ ترمز خودرو به درستی کار می کند و در نهایت آیا خودرو او، در شرایط ایده آلی برای رانندگی قرار دارد یا خیر. اوست که فاصله معنادار خودرو خود با خودرو دیگران را رعایت می کند و بنابراین می توان گفت دو عامل دیگر نیز، در یداختیار و مدیریت عامل انسانی است و عامل انسان یا راننده ای که به نحوی برای رانندگی آموزش دیده است، می تواند در بروز یا عدم شکل گیری یک سانحه تأثیرگذار باشد. نکته حائز اهمیت آن است که هنوز رانندگی، به عنوان یک مهارت زندگی در جامعه ایران تلقی نمی شود و به رغم گستره ای که زندگی افراد را ماشینی کرده و روزبه روز هم در حال گسترش است، چندان مورد توجه واقع نمی شود. به عبارت دیگر رانندگی، تصادفات و حمل ونقل جاده ای، هر چه هست، هنوز به عنوان یک مهارت زندگی، لحاظ نمی شود. البته همه مشکل به مردم برنمی گردد؛ بلکه باید آموزش های لازم در این مسیر به افراد جامعه داده شود تا رانندگی را به عنوان یکی از مهارت های زندگی خود بدانند و به عنوان یک سیستم، برای اینکه زندگی سالمی داشته باشند، به کیفیت آن توجه کنند. در کنار این، افرادی که سیاستگذار هستند و مباحث آموزشی را دنبال می کنند، خیلی نسبت به این موضوع حساس نیستند و به همین دلیل هم، راننده یا هر فردی که پشت فرمان خودرو می نشیند، نمی داند آنچه حمل می کند، از ارزش بسیار بالایی برخوردار است و در واقع، او جانش را در جاده ها در طبق می گذارد و به این طرف و آن طرف می برد. چیزی که هیچ وقت قابل برگشت نیست و داستان سوانحش، بسیار فراتر از یک آسیب مادی و مالی است و حتی ممکن است کوچک ترین اشتباهی، منجر به از دست رفتن جان و بخشی از سلامتی او شود. پس نه تنها در ایران بلکه در تمام دنیا، معمولا عامل انسانی نقش پررنگی در تصادفات دارد.»

طبق استانداردهای جهانی و در کشورهای پیشرفته که قوانین مدونی در حوزه رانندگی دارند و رفتار عمومی اشخاص در این حوزه، حرفه ای تر از کشورهای در حال توسعه است، آمارهای بین المللی برای خطای انسانی، چه سهمی را نشان می دهد؟ هدایتی در پاسخ به این پرسش عنوان می کند: «مطالعاتی به صورت فراگیر در سطح بین المللی انجام نشده است و هر کشوری برای خود، آمارهای مربوط به تصادفات و علل وعوامل آن را منتشر می کند؛ اما آنچه به عنوان سهم انسان در وقوع تصادفات مطرح می شود، آماری بین ۶۵ تا ۹۰ درصد را شامل می شود. بنابراین این سهم، چیزی نیست که بتوان در مورد آن به صراحت قضاوت کرد و عامل انسانی را جداگانه در نظر گرفت و گفت این عامل به تنهایی، منجر به تصادفات و تلفات شده است. شاید علت تصادف، کوتاهی راننده باشد که فرض کنید در شرایط خواب آلودگی بوده و داروی خواب آور هم مصرف کرده و مشغول رانندگی شده است، اما اگر خودرو ایمن بوده و موارد ایمنی را رعایت کرده باشد، شدت سانحه را کم می کند؛ پس درصد خطای انسانی را به تنهایی نمی توان در نظر گرفت. یعنی اگر در اثر خستگی و خواب آلودگی راننده خودرو از جاده منحرف شود، ایمنی خودرو باید شدت تصادف را کاهش دهد تا منجر به فوت راننده نشود؛ در غیر این صورت، انسان آموزش ندیده، در کنار این خودرویی که به لحاظ ایمنی، استانداردهای لازم را داشته باشد و نتواند جلوی صدمه شدید را بگیرد، به علاوه نواقص جاده ها و دست انداز و مسائل مشابه، باعث بالا رفتن شدت تصادف می شود. بنابراین تمام این عوامل در کنار هم، سبب یک تصادف منجر به جرح می شود. این ها را نمی توان از هم جدا کرد.»

متهم اصلی؛ عدم رانندگی صحیح است

مطابق نقطه نظر علی شهابی، کارشناس ایمنی «در تصادفات رانندگی، علاوه بر اینکه سامانه های کمکی رانندگی در خودروها و همچنین شرایط جاده ای نقش مؤثری دارند ولی متهم اصلی عدم رانندگی صحیح است.» او می گوید: «برای کاهش میزان حوادث رانندگی، به شدت باید در افزایش کیفیت رانندگی، تغییر سیستم آموزش و صدور مجوز و گواهینامه رانندگی فعالیت و درعین حال، به آموزش نیروی نظارتی پلیس هم به شدت همت گمارد تا اجرای قوانین به صورت همگن صورت گیرد. بسیاری از گزارش های تهیه شده نشان می دهد که مهم ترین عامل تصادفات در کشور، عامل انسانی است. عدم رعایت قوانین و تخطی و قانون شکنی، عدم مهارت کافی یا عدم آمادگی جسمانی در زمان رانندگی عواملی هستند که معمولا منجر به برخورد و تصادفات جاده‌ای می‌شوند. در واقع وضعیت و کیفیت رانندگی در ایران اصلا خوب نیست و اصول اولیه رانندگی مانند رانندگی بین خطوط و حفظ فاصله با خودرو جلویی اصلا رعایت نمی‌شود. در عین حال متأسفانه بسیاری از هموطنان در زمان رانندگی صبر و حوصله کافی ندارند و تلاش می کنند از هر جهتی که بتوانند از خودرو جلویی عبور کنند. عدم رعایت سرعت مجاز یکی از بزرگ‌ترین معضلات کشور است و درصد بسیار زیادی از رانندگان از قابلیت‌های دینامیکی خودرو خود اطلاعی ندارند. اما مشکل اینجاست که عمده رانندگان در زمان آموزش و آزمون، اصولا با این مسائل آشنا نشده‌اند. عبور از هر میدانی در کشور، نشان می دهد که رانندگان عمدتا با قوانین رانندگی هیچ آشنایی ندارند. تجربه روزانه رانندگی در شهرهایی مانند تهران و قانون شکنی را کابان موتورسیکلت که در صد زیادی از مجروحان و متوفیان تصادفات را تشکیل می دهند مانند عبور از رو در ممنوع یا پیاده روها، اعجاب آور است.» شهابی با اشاره به تأثیر فرهنگ عمومی در کاهش تلفات جاده‌ای توضیح می دهد: «بهبود و اصلاح فرهنگ یا رفتار رانندگی مردم از دو موضوع نشئت می گیرد که مهم‌ترین آن، آموزش است و تمامی کشورها آن را به عنوان یک مهارت زندگی به فرزندان خود در مدارس آموزش می دهند. زمانی که فرد گواهینامه رانندگی می گیرد و به عنوان کسی که مدرک معتبر از دولت دارد، روانه جاده‌ها می‌شود؛ یعنی او صلاحیت لازم را برای این کار دارد که پشت فرمان بنشیند. آموزش‌هایی برآن مترتب است که او باید این آموزش را ببیند که صلاحیت لازم را کسب کند. علت تصادفات در بخشی از این آموزش‌ها است که در آن ضعف‌های بسیاری وجود دارد و عملا به افرادی اجازه داده می‌شود پشت فرمان بنشینند که حداقل مهارت‌های لازم برای کنترل خودرو و رانندگی را ندارند. بخش دیگر نیز، کنترل افراد یا رفتارهایی است که به نوعی دچار ناهنجاری هستند و رفتارهای نابهنجار از خود بروز می‌دهند. در اینجا عمدتا بحث اعمال مقررات به میان می‌آید. همان طور که بسیاری از ضررها را مردم به خوبی می‌دانند و می‌شناسند، اما به هر حال باز هم افرادی هستند که خود را به این ضرر و زیان‌ها مبتلا می‌کنند. بنابراین لازم است آموزش بد هیم و در ابعاد مختلف از جمله مدرسه، نهادهای آموزشی و تربیتی، ارائه آموزش‌های تخصصی را نیز زیاد نبریم.»

سهم جاده‌های ناایمن در وقوع تصادفات

بررسی‌های کارشناسان نشان می‌دهد که علاوه بر عوامل انسانی و خودروهای بی‌کیفیت، جاده‌های ناایمن هم در وقوع تصادفات بین شهری تأثیرگذارند. در تصادف‌های شهری نیز بزرگراه‌های فاقد استانداردهای شهرسازی و ترافیکی از عوامل مؤثر در سوانح به شمار می‌روند.

هادی هاشمی، فرمانده پیشین پلیس راهنمایی و رانندگی استان تهران، با اذعان بر اینکه ساخت جاده و بزرگراه در ایران ۹۰ سال پیش بهتر از حالا بود، به خبرآنلاین می‌گوید: «بزرگراه‌های ما متخصصات بزرگراهی ندارند، چون اغلب آن‌ها در ابتدا راه فرعی بوده‌اند و بعد به راه اصلی تبدیل شده‌اند. سپس کنارشان یک باند ساختند تا به بزرگراه تبدیل شوند و در این بزرگراه‌ها سرعت و شرایط حرکت را بالا و پایین کرده‌اند. به همین علت رانندگان در شرایط بدی قرار می‌گیرند، تحملشان به سر می‌رسد و مرتکب تخلف می‌شوند.» در همین حال مرتضی راهرور از صاحب نظران در حوزه ایمنی جاده ها نیز این نکته را متذکر می شود که «ایرادات مهندسی، عدم تعمیر به موقع و کیفیت پایین سطوح جاده‌ای اعم از نشست جاده یا چاله ها، عامل مؤثر در تصادفات جاده‌ای است. البته غیر از مواردی مانند خرابی‌های سطوح راه یا عدم تطبیق جاده با علائم، معمولا جاده با ترکیب بی توجهی ساختار طراحی و قوانین و علائم رانندگی، خصوصا سرعت مجاز می تواند حادثه ساز شود. در عین حال راه‌های دوطرفه هر چند از لحاظ مهندسی ایراد محسوب نمی‌شوند ولی مقدمه‌ای برای تصادفات به شمار می‌روند و گریز از جاده‌های دوطرفه و ساخت بزرگراه یا آزادراه به شدت در میزان حوادث مؤثر است. در سال‌های اخیر با توسعه شبکه بزرگراهی، تصادفات رودررو یا به اصطلاح شاخ به شاخ، به شدت کاهش یافته است ولی همچنان شرایط غیر استاندارد جاده در بسیاری از نقاط، مانند عدم نصب روشنایی در مسیر، عدم تعمیر به موقع جاده و عدم تصحیح خط کشی‌ها در برخی موارد باعث تصادفات جاده‌ای می‌شوند.»

آگهی مزایده اتومبیل

مزایده اموال منقول (خودرو)

به موجب پرونده اجرائی کلاسه ۱۴۰۲۰۱۹۵۴ (دو دستگاه الف) سواری پژو ۲۰۷ به پلاک ۷۲- ۴۵۶ب۸۸ و ب) سواری پژو۴۰۵ به پلاک ۹۲- ۱۴۸ب۹۳ متعلق به آقای میلاد خزاعی ، نام پدر جواد شماره شناسنامه ۲۱۳۰۰۳۶۸۰۵ شماره / شناسه ملی: ۲۱۳۰۰۳۶۸۰۵ متولد۱۳۶۸/۱/۱۸ که طبق نظر کارشناس رسمی الف) به مبلغ ۷/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال (هفت میلیارد ریال) و ب) به مبلغ ۱/۴۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال (یک میلیارد و چهارصد میلیون ریال) ارزیابی شده با مشخصات خودرو به شرح ذیل:

الف):

۱- شماره پلاک انتظامی: ۷۲- ۴۵۶ب۸۸

۲- نوع و سیستم وتیپ: سواری پژو ۲۰۷

۳- مدل و رنگ: سال تولید۱۴۰۱ رنگ مشکی

۴- شماره موتور: ۱۶۷B۰۱۵۶۸۳۵

۵- شماره شاسی: NAAR۰۳FE۵NJ۲۷۵۲۷۲

۶- وضعیت ظاهری واتاق سالم وبدون رنگ وخط وخش ، دارای اصالت اتاق وموتور می باشد. ۷- وضعیت موتور، گیربکس ودیفرانسیل : سالم می باشد ۸- وضعیت شیشه ها: سالم می باشد۹- وضعیت لاستیک: ۸۰ درصد۱۰- بیمه: تا تاریخ ۱۴۰۳/۲/۱۴ نزد شرکت بیمه ایران اعتبار دارد۱۱- خلافی: ۱۳/۵۹۰/۰۰۰: ریال خلافی دارد.

ب):

۱- شماره پلاک انتظامی: ۹۲- ۱۴۸ب۹۳

۲- نوع و سیستم وتیپ: سواری ۴۰۵

۳- مدل و رنگ: سال تولید ۱۳۸۵ رنگ نقره ای

۴- شماره موتور: ۱۲۴۸۵۰۲۲۴۵۴

۵- شماره شاسی ۱۴۲۹۸۵۰۱

۶- وضعیت ظاهری و اتاق : اتاق کاملا نیاز به بازسازی و رنگ آمیزی دارد اصالت موتور دارد ۷- وضعیت موتور ، گیربکس و دیفرانسیل : سالم می باشد ۸- وضعیت شیشه ها: سالم می باشد ۹- وضعیت لاستیک: ۴۰ درصد۱۰- بیمه: تا تاریخ ۱۴۰۳/۴/۳۱ نزد بیمه ایران اعتبار دارد ۱۰- خلافی: ۱۰/۷۰۸/۰۰۰: ریال خلافی دارد.

مزایده از ساعت ۱۰الی ۱۲ روز شنبه مورخ ۱۴۰۳/۱۰/۲۹ در محل توقیف خودرو واقع در پارکینگ امامزاده عبدالله آمل از طریق مزایده به فروش می رسد مزایده از الف) مبلغ ۷/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال (هفت میلیارد ریال) و ب) مبلغ ۱/۴۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال (یک میلیارد و چهارصد میلیون ریال) شروع و به بالاترین قیمت پیشنهادی نقدا فروخته می شود و کلیه هزینه های قانونی به عهده برنده مزایده است و نیم عشر حق مزایده نقدا وصول خواهد شد (طبق ماده ۱۲۶ و ۱۳۶ آئین نامه مزایده حضوری است و در یک جلسه از ساعت ۹ تا ۱۲ برگزار می شود و درصورتی که مال بازداشتی یا مورد وثیقه در جلسه مزایده خریدار پیدا نکند مال با دریافت حق الاجرا و حق مزایده به قیمتی که مزایده از آن شروع می شود به بستانکار واگذار می شود همچنین شرکت در مزایده منوط به پرداخت ده درصد از مبلغ پایه کارشناسی به حساب سپرده ثبت به شماره ۰۱۰۳۲۰۷۵۵۰۳۸۶ نزد بانک سامان شعبه ۰۱۰۰۰