یادداشت
OPINION

زهرا محمودی
جامعه‌شناس

رانندگی پرخطر «کلاس» ندارد

هر بار آمار تلفات جاده‌ای منتشر می‌شود، واکنش‌ها مشابه است: جاده‌ها ناایمن، خودروها کیفیت لازم را ندارند و جریمه‌ها بازدارنده نیستند. درست است، اما پرسش اصلی همچنان بی‌پاسخ می‌ماند: چرا با وجود قانون و نظارت، رفتارهای پرخطر تکرار می‌شوند؟ پاسخ را باید نه‌تنها در آسفالت و آهن، بلکه در ذهن و فرهنگ جست‌وجو کرد. تصادف جاده‌ای تنها یک «خطای فردی» نیست؛ محصول رفتار اجتماعی است. وقتی رفتاری آن‌قدر تکرار می‌شود که به بخشی از زندگی روزمره بدل شود، ابزارهای صرفاً قانونی قادر به اصلاح آن نیستند. باور عمومی نسبت به خطر رانندگی پرریسک هنوز شکل نگرفته و بسیاری از رانندگان، مخاطرات را جزو اولویت‌های جدی زندگی خود نمی‌دانند. رفتار انسان‌ها بر پایه «تصویر ذهنی» شکل می‌گیرد. کاری را انجام می‌دهیم یا ترک می‌کنیم، چون در ذهن‌مان تصویری از پیامد، ارزش یا قضاوت اجتماعی آن ساخته شده است. تغییر رفتار بدون تغییر این تصویر ذهنی تقریباً ناممکن است. رانندگی پرسرعت، سبقت‌های خطرناک یا الایی کشیدن زمانی کاهش می‌یابد که از «نشانه مهارت و هیجان» به «رفتار پرخطر و ضد اجتماعی» تبدیل شود. این تصویر ذهنی از کودکی شکل می‌گیرد. داده‌هایی که در کانون توجه کودک و نوجوان قرار می‌گیرند، بعدها مبنای قضاوت و کلیشه‌های رفتاری او می‌شوند. وقتی کودک در بازی‌ها، فیلم‌ها و محتوای روزمره، سرعت بالا را معادل هیجان و قدرت می‌بیند، طبیعی است که در بزرگسالی همان الگو بازتولید شود. در چنین شرایطی، آموزش رسمی یا توصیه‌های دستوری نه‌تنها اثرگذار نیست، بلکه گاه واکنش معکوس ایجاد می‌کند. فرهنگسازی مؤثر یعنی بالا بردن «سطح خطر» یک رفتار در ذهن جامعه. مردم باید خود را جای قربانی بگذارند، اما سهم اصلی تغییر رفتار در تکرار مداوم نمونه‌های مسئولانه در فضای عمومی است. وقتی جامعه مکرراً نمونه‌های مثبت رانندگی را می‌بیند، این رفتارها به‌تدریج عادی و قابل تقلید می‌شوند. رسانه، سینما و محصولات فرهنگی نقش کلیدی دارند. همان‌طور که بستن کمربند ایمنی از رفتار «بی‌کلاس» به هنجار عمومی تبدیل شد، رانندگی پرخطر نیز می‌تواند جایگاه اجتماعی خود را از دست بدهد. تا زمانی که سرعت غیرمجاز و حرکات خطرناک، نشانه جسارت و مهارت تلقی شود، قانون و جریمه کافی نیستند. نمایش رفتارهای بی‌مسئولیت در فیلم‌ها و روایت‌های عمومی، معادله را تغییر می‌دهد و تذکر به راننده پرخطر به یک واکنش طبیعی اجتماعی بدل می‌شود.

ضعف خودرو و جاده واقعیت انکارناپذیر است، اما باید به مطالبه‌ای پایدار از مسئولان تبدیل شود، نه توجیهی برای رفتار پرخطر. کاهش تصادفات جاده‌ای نیازمند پروژه فرهنگی بلندمدت است؛ از کودکی آغاز شود، در مسیر غیررسمی تداوم یابد، زبان جامعه را بیاموزد و رفتارهای مثبت را «قابل افتخار» کند. تا وقتی هیجان خطرناک پاداش اجتماعی می‌گیرد، تلفات جاده‌ای ادامه خواهد داشت.

جاده‌های ایران هر سال قربانی می‌گیرند

در یک دهه اخیر، حدود ۱۸۰ هزار نفر در تصادفات جاده‌ای جان باخته‌اند؛ رقمی که روایتگر غم خانواده‌ها و فرسودگی سرمایه اجتماعی کشور است

الهه ابراهیمی
روزنامه نگار

هر سال، بی‌هیاهو و در حاشیه انبوه خبرهای سیاسی و اقتصادی، جاده‌های ایران به صحنه تکرار یک فاجعه خاموش بدل می‌شوند؛ فاجعه‌ای که نه ناگهانی است و نه از جنس «حادثه». آمارهای رسمی نشان می‌دهد در یک دهه گذشته، حدود ۱۷۰ تا ۱۸۰ هزار نفر در تصادفات جاده‌ای جان باخته‌اند؛ رقمی هم‌سنگ جمعیت یک شهر متوسط که می‌توانست امروز زنده باشد، کار کند و آینده بسازد. باوجودوعده‌های پیاپی، سخت‌گیری‌های مقطعی، اصلاحات پراکنده و کمپین‌های کوتاه‌عمر، مرگ‌ومیر جاده‌ای نه‌تنها مهار نشده، بلکه در سال‌های اخیر بار دیگر شیب صعودی گرفته است. این اعداد، صرفاً ستون‌هایی در جدول نیستند؛ روایت خانواده‌هایی‌اند که ناگهان بی‌سرپرست می‌شوند، نیروی کار از دست می‌رود و سرمایه اجتماعی فرسوده‌تر می‌شود. پرسش اصلی همچنان پابرجاست: چرا جاده‌ها همچنان قربانی می‌گیرند و چرا این بحران مزمن، هنوز در جایگاه واقعی خود به‌عنوان یک مسئله‌ملی ننشسته‌است؟

> مشکل کشور مهارت رانندگی نیست؛ فقدان فرهنگ رعایت قوانین و عادی‌سازی خطر، باعث می‌شود افزایش جریمه‌ها و کمپین‌های کوتاه‌مدت اثرگذار نباشد

آمارهایی که پایین نمی‌آیند

تصادفات جاده‌ای در ایران سال‌هاست از قالب یک «حادثه» گذر کرده و به مسئله‌ای اجتماعی، مزمن و ساختاری تبدیل شده است؛ مسئله‌ای که نه با توصیه‌های اخلاقی حل می‌شود و نه با موج‌های کوتاه‌مدت برخورد انتظامی. داده‌های رسمی پزشکی قانونی و جدول‌های آماری موجود نشان می‌دهد از سال‌های میانی دهه ۱۳۹۰ تا امروز، میانگین سالانه جان‌باختگان تصادفات جاده‌ای حدود ۱۷ تا ۱۸ هزار نفر بوده است؛ یعنی هر روز ده‌ها خانواده با خبری روبه‌رو شده‌اند که زندگی را برای همیشه به «قبل» و «بعد» تقسیم می‌کند. در برخی سال‌ها کاهش‌هایی ثبت شده، اما هیچ‌گاه به سطحی نرسیده که بتوان از «کنترل بحران» سخن گفت یا حتی به روندی پایدار و قابل اتکا امیدبست.

در نیمه نخست دهه ۹۰، با سخت‌گیرانه‌تر شدن برخی قوانین راهنمایی و رانندگی، نصب دوربین‌های کنترل سرعت و افزایش جریمه‌ها، آمار مرگ‌ومیر تا حدی مهار شد. اما این مهار، شکننده و ناپایدار بود و بیش از آنکه محصول اصلاحات عمیق و ساختاری باشد، به فشارهای مقطعی، افزایش نظارت پلیسی و حساسیت‌های کوتاه‌مدت افکار عمومی نسبت داده می‌شد. به بیان روشن‌تر، مسئله برای مدتی «کم‌صدا» شد، نه اینکه ریشه‌کن یا حتی مهار اصولی شود.

نقطه عطف این روند، سال‌های ۱۳۹۸ و ۱۳۹۹ بود؛ زمانی که همه‌گیری کرونا ترددهای جاده‌ای را به‌شدت کاهش داد و آمار جان‌باختگان نیز به کمترین سطح خود در یک دهه اخیر رسید. با این حال، این افت آماری نه حاصل سیاست‌گذاری ایمنی، بلکه نتیجه تعطیلی اجباری جامعه، محدودیت‌های رفت‌وآمد و نگرانی مردم از شیوع بیماری خطرناک و واگیردار بود. به همین دلیل، با پایان محدودیت‌ها و بازگشت تدریجی زندگی به وضعیت عادی، تصادفات و تلفات نیز با شدتی بیشتر بازگشتند؛ گویی جامعه از یک توقف کوتاه، دوباره به همان مسیر پرخطر قبلی بازگردانده شد.

مطابق آمارهای موجود، از سال ۱۴۰۰ به بعد، تصادفات جاده‌ای بار دیگر به صدر جدول‌های نگران‌کننده رسیدند. در سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲، شمار جان‌باختگان از مرز ۱۹ و حتی ۲۰ هزار نفر در سال عبور کرد؛ رقمی که کارشناسان آن را زنگ خطر جدی برای سیاست‌گذاران حوزه حمل‌ونقل، سلامت عمومی و مدیریت بحران می‌دانند. افزایش تردد، رونق دوباره سفرهای جاده‌ای، فشارهای اقتصادی، استفاده گسترده‌تر از خودروهای شخصی و حتی تغییر الگوی سفر در برخی استان‌ها، همگی به بازتولید این چرخه خطر کمک کرده‌اند. در همین دوره، افزایش مرگ‌ومیر هم‌زمان با رشد چشمگیر ناوگان خودرویی و بدون ارتقای متناسب ایمنی رخ داده است؛ وضعیتی که در کنار سایر آسیب‌های اجتماعی و اقتصادی، برای سیاست‌گذاران به یک بحران تمام‌عیار تبدیل شده و نشانه‌های آن هر سال، در آمارهای نوروزی و تابستانی، دوباره تکرار می‌شود.

۳ ضلع یک فاجعه

سردار احمدرضا رادان، فرمانده کل انتظامی کشور، در پاسخ به پرسش درباره مقصر اصلی تصادفات نوروز امسال، با صراحت از واقعیتی سخن گفت که سال‌ها در حاشیه مانده بود: «برخی وسایل نقلیه را به مرگ هستند.» او با مثالی روشن توضیح داد که چگونه در یک تصادف، خودرویی پنج بار ملق می‌زند و تنها چند مجروح برجا می‌گذارد، اما خودرویی دیگر با یک واژگونی ساده، چندین کشته به خانواده‌ها تحویل می‌دهد. رادان همچنین هشدار داده که «۱۰ درصد از رانندگان تخلفات حادثه‌ساز مرتکب می‌شوند، اما همین درصد اندک، جان ۹۰ درصد دیگر را به خطر می‌اندازند.» و در جمله‌ای قابل تأمل افزوده که اگر اقدامات پلیس و سایر دستگاه‌ها در حوزه نظم، امنیت، کیفیت خدمات و زیرساخت‌ها نبود، شمار جان‌باختگان می‌توانست تا ۴۱ هزار نفر در سال افزایش یابد. این اظهارات از سوی بالاترین مقام انتظامی کشور، به‌خودی‌خود گواه آن است که مسئله تصادفات، تک‌علتی نیست و با یک نسخه ساده حل نمی‌شود. با این حال، در گزارش‌های رسمی همچنان «عامل انسانی» به‌عنوان مهم‌ترین دلیل تصادفات معرفی می‌شود؛ سرعت غیرمجاز، سبقت خطرناک، خستگی و خواب‌آلودگی، بی‌توجهی به قوانین، نبستن کمربند ایمنی و رفتارهای پرخطر. بی‌تردید سهم رانندگان در این فاجعه بالاست، اما تمرکز افراطی بر این ضلع، اغلب به پنهان‌سازی مسئولیت ضلع‌های دیگر منجر شده است؛ گویی با تکرار واژه «خطای انسانی» می‌توان بار مسئولیت را از دوش ساختار برداشت و به گردن فرد انداخت.

در واقع، خطای انسانی زمانی مرگبار می‌شود که بر بستری ناایمن سوار شود. راننده‌ای که در جاده‌ای دوطرفه، بدون جداکننده ایمن، با روشنایی ناکافی، علائم فرسوده و نظارت هوشمند حداقلی رانندگی می‌کند، اگر لحظه‌ای خسته شود یا خطایی کوچک مرتکب شود، آن اشتباه به‌جای یک حادثه قابل مدیریت، به «محرک مرگ» تبدیل می‌شود. در چنین شرایطی، تصادف نه یک اتفاق، بلکه نتیجه قابل پیش‌بینی مجموعه‌ای از نقص‌هاست؛ نقص‌هایی که سال‌ها تکرار شده‌اند.

خودرو و جاده زیر ذره‌بین

ضلع دوم این بحران، کیفیت خودروهاست؛ مسئله‌ای که به‌ویژه در سال‌های اخیر، با فرسودگی ناوگان و افزایش قیمت خودرو، ابعاد تازه‌ای یافته است. بخش بزرگی از ناوگان خودرویی کشور، به‌خصوص خودروهای تولید داخل، از نظر ایمنی فعال و غیرفعال فاصله معناداری با استانداردهای روز جهانی دارند. نبود سامانه‌های پیشرفته ترمز، ضعف بدنه، طراحی قدیمی، ایربگ‌های ناکارآمد و فقدان فناوری‌های ساده اما حیاتی مانند کنترل پایداری، احتمال مرگ را در بسیاری از تصادفات چند برابر می‌کند. کارشناسان بارها هشدار داده‌اند که در بسیاری از سوانح، شدت حادثه به‌تنهایی مرگبار نیست؛ آنچه مرگ را رقم می‌زند، ناتوانی خودرو در محافظت از سرنشینان است. با این حال، سیاست‌گذاری خودرویی کشور در سال‌های گذشته، بیشتر معطوف به افزایش تولید، کنترل قیمت و مدیریت بازار بوده است تا ارتقای ایمنی. نتیجه روشن است: خودرویی که باید «محافظ» باشد، در بسیاری از موارد به بخشی از خطر تبدیل می‌شود. در چنین شرایطی، حتی اگر راننده قانون‌مند باشد، حتی اگر سرعت را رعایت کند، حتی اگر کمربند ببندد، باز هم در لحظه تصادف ممکن است با محصولی مواجه شود که برای زنده نگه داشتن سرنشین طراحی نشده است. اما ضلع سوم نیز کم‌اهمیت نیست: جاده‌ها. وجود هزاران نقطه حادثه‌خیز، کمبود روشنایی در محورهای پرتردد، ضعف علائم هشداردهنده، کیفیت پایین آسفالت، نبود شانه امن، فقدان جداکننده‌های استاندارد و طراحی‌های پرخطر، از جمله مشکلات مزمنی است که سال‌هاست تکرار می‌شود. بسیاری از مسیرهای بین‌شهری کشور، به‌ویژه در محورهای پرتردد، با استانداردهای ایمنی روز فاصله دارند و گاه کوچک‌ترین خطا را به بزرگ‌ترین فاجعه تبدیل می‌کنند. جمع‌بندی روشن است: تصادفات جاده‌ای در ایران حاصل یک زنجیره است، نه یک حلقه. تا زمانی که سیاست‌گذاری، تنها یک ضلع را هدف بگیرد و دو ضلع دیگر را به حاشیه براند، آمارها پایین نخواهد آمد. کاهش پایدار تلفات، نیازمند مواجهه هم‌زمان با انسان، خودرو و جاده است؛ مواجهه‌ای که باید از شعار عبور کند و به اصلاحات واقعی برسد.

اورژانس دیر می‌رسد

در بحث تلفات جاده‌ای، معمولاً نگاه‌ها به راننده، خودرو و جاده دوخته می‌شود؛ اما یک ضلع تعیین‌کننده دیگر نیز وجود دارد که کمتر دیده می‌شود: اورژانس. نقش خدمات امدادی و درمانی در کاهش مرگ‌ومیر، حیاتی است و گاه فاصله میان زندگی و مرگ، نه به شدت تصادف، بلکه به دقیقه‌های پس از آن وابسته است. در بسیاری از مناطق کشور، به‌ویژه جاده‌های فرعی و مسیرهای کم‌برخوردار، زمان رسیدن آمبولانس به محل حادثه طولانی است؛ تأخیری که شانس زنده‌ماندن مصدومان را به‌طور جدی کاهش می‌دهد. گزارش‌های مختلف نشان داده‌اند بخشی از جان‌باختگان، اگر زودتر به خدمات درمانی دسترسی می‌یافتند، امکان نجات داشتند. این واقعیت یادآور می‌شود که تصادفات جاده‌ای صرفاً مسئله حمل‌ونقل نیست، بلکه مستقیماً به نظام سلامت، مدیریت بحران و عدالت در دسترسی به خدمات عمومی گره خورده است. کمبود پایگاه‌های اورژانس حتی در شهرهای متوسط نیز محسوس است و استقرار مؤثر در جاده‌ها، به مطالبه‌ای عمومی بدل شده است.

گمشده‌ای به نام فرهنگ رانندگی

برای کاهش پایدار تلفات جاده‌ای، نخست باید از نگاه‌های مقطعی عبور کرد و مسئله را به‌مثابه یک بحران ملی دید. سرهنگ فیروز کشیر، معاون اجتماعی و فرهنگ ترافیک پلیس راهور تهران بزرگ، در توضیح «تخلفات حادثه‌ساز» یادآور شده است که این تخلفات بر اساس قانون رسیدگی به تخلفات راهنمایی و رانندگی مصوب اسفند ۱۳۸۹، در قالب ۲۰ عنوان مشخص تعریف شده‌اند و برای مرتکبان آنها نمره منفی در نظر گرفته می‌شود. سرعت و سبقت غیرمجاز، لایی کشی، حرکات مخاطره‌آمیز و حتی حرکت با دنده عقب، از جمله رفتارهایی است که می‌تواند در بزرگراه‌ها و محورهای پرتردد، به حادثه‌ای ناگوار ختم شود.

با این حال، تجربه سال‌های اخیر نشان می‌دهد افزایش جریمه‌ها به‌تنهایی قادر نیست نظم پایدار ایجاد کند. علی‌اکبر عادلی، کارشناس حوزه تصادفات، در گفت‌وگو با رسانه‌ها بر نکته‌ای بنیادین دست گذاشته است: «مشکل کشور ما مهارت رانندگی نیست، بلکه با پدیده‌ای به نام فقر فرهنگ رانندگی مواجه هستیم.» به بیان روشن‌تر، مسئله فقط تخلف نیست؛ بی‌اعتنایی ریشه‌دار به قانون و عادی شدن خطر در ذهن بخشی از جامعه است. تا زمانی که این ذهنیت تغییر نکند، هر طرح و پویش، عمر کوتاهی خواهد داشت.

بحران جاده‌ای ملی

آمارهای سال گذشته نشان می‌دهد استان‌های فارس با هزار و ۵۶۰ نفر، تهران با هزار و ۴۳۹ نفر و خراسان رضوی با هزار و ۳۳۵ نفر بیشترین تعداد کشته‌های جاده‌ای را ثبت کرده‌اند. بررسی نوع معابر نیز تصویر روشنی ارائه می‌دهد: ۶۸.۸ درصد جان‌باختگان در محورهای برون‌شهری، ۲۴.۵ درصد در مسیرهای درون‌شهری، ۵.۶ درصد در مسیرهای روستایی و باقی موارد در سایر مسیرها جان خود را از دست داده‌اند. این اعداد، گویای عمق بحرانی است که هر سال، بی‌سروصدا جان‌ها را می‌گیرد و سرمایه اجتماعی و اقتصادی کشور را فرسوده می‌کند.

روند جان‌باختگان تصادفات جاده‌ای (۱۳۹۴ تا ۱۴۰۴)

سال	تعداد جان‌باختگان
۱۳۹۴	۱۶٬۵۸۴
۱۳۹۵	۱۵٬۹۳۲
۱۳۹۶	۱۶٬۲۰۱
۱۳۹۷	۱۷٬۱۸۳
۱۳۹۸	۱۶٬۹۴۷
۱۳۹۹	۱۵٬۳۹۶
۱۴۰۰	۱۶٬۷۷۸
۱۴۰۱	۱۹٬۴۹۰
۱۴۰۲	۲۰٬۰۴۵
۱۴۰۳	۱۹٬۴۳۵
۶ ماهه ۱۴۰۴	۱۰٬۴۱۴

(منبع پزشکی قانونی)