

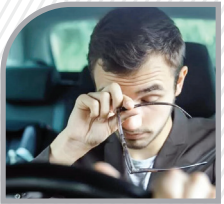
۸ عامل خطر

خستگی، خواب‌آلودگی، عدم‌عایت فاصله ایمنی، استفاده از تلفن همراه، نقص فنی خودرو، سرعت غیرمجاز، حواس‌پرتی و صحبت با سرنشینان همچنین خوردن و آشامیدن از عوامل اصلی تصادفات رانندگی هستند.



عامل ۴۰ درصد تصادفات

۳۰ تا ۴۰ درصد تصادفات مرگبار به‌دلیل خواب‌آلودگی رانندگان رخ می‌دهد. اگر خسته هستید یا احساس خواب‌آلودگی دارید، رانندگی نکنید. قبل از آغاز سفر و رانندگی به‌ قدر کافی استراحت داشته باشید.



چقدر فاصله؟

رعایت نکردن فاصله ایمن با خودروهای دیگر، از دلایل اصلی تصادفات زنجیره‌ای است. با ۵۰ کیلومتر در ساعت، ۲۵ متر، ۸۰ کیلومتر در ساعت ۴۰ متر و ۱۱۰ کیلومتر در ساعت ۶۰ متر یا خودروی مقابل فاصله داشته‌باشید و در روزهای بارانی و برفی آن را دوبرابر کنید.



آسیب سانروف به کودکان

برخی کودکان از سانروف خودرو بی‌رون می‌آیند که خطر مهم آنها را تهدید می‌کند؛اول ترمز ناگهانی و پرتاب کودک به خارج از خودرو و دوم بسته شدن ناگهانی سانروف و گیر کردن کودک بین آن.



۳۰۲

۱۴۰۲

+ یادداشت

لطفا احتیاط!

پیش‌بینی این است که در بازه زمانی ۱۵ تا ۲۰ روزه (تعطیلات پایان سال و نوروز ۱۴۰۴) ممکن است ۱۲۰۰ تا ۱۳۰۰ نفر جان خود را به‌دلیل حوادث رانندگی از دست بدهند. چه تضمینی وجود دارد که این حادثه برای هر کدام از ما رخ ندهد و شاید یکی از فوت‌شدگان عزیزان ما نباشند؟

پویش ملی #نه_به_تصادف با هدف کاهش همین آمارها و حوادث از سوی وزارت بهداشت از ابتدای اسفند ۱۴۰۳ آغاز شده و مرحله اول آن تا نیمه فروردین ۱۴۰۴ ادامه دارد. متولیان نظام سلامت تأکید می‌کنند که این پویش یک شعار نیست بلکه واقعیتی است که اگر حتی جان یک نفر را نجات دهد، بسیار ارزشمند خواهد بود. در توصیه‌ها و احادیث هم آمده که نجات یک فرد، نجات یک امت است. به همین دلیل هر کدام از ما در هر نقشی که هستیم با پیوستن عملی به این پویش می‌توانیم وظیفه خود را برای کاهش این آمارها ایفا کنیم.

نکنه قابل‌تأمل اینکه در تصادفات درون و برون شهری، آماری وجود دارد که غیرقابل‌قبول است و زینبده کشور ما نیست. سؤال مهم اینکه آیا نمی‌توان این مرگ‌ومیر را کم کرد؟ البته این یک سوی ماجراست و سوی دیگر مصدومان و معلولان این حوادث رانندگی قرار دارند که نباید آنها را هم فراموش کرد. این گروه سال‌های زیادی سربار خانواده می‌شوند و خسارات اقتصادی و معنوی زیادی به خانواده و بار روانی زیادی به‌خودشان تحمیل می‌کنند. سال گذشته ۲۰هزار نفر به‌دلیل حوادث رانندگی جان خود را از دست دادند و این عدد دربارۀ مصدومان به بیش از ۳۰۰ تا ۴۰۰هزار نفر رسید که عمده آنها جوانان این کشور به‌عنوان نیر‌وهای مولد جامعه بودند. به تأکید کارشناسان گروه‌های جوان هم در بعد جوانی جمعیت و هم در بعد اقتصادی و کار و تولید از دست می‌روند که باید از آن پیشگیری شود.

این در حالی است که در نیمه‌های دهه ۸۰ هم آمار حوادث رانندگی و فوتی‌های ناشی از آن چیزی حدود ۲۷هزار نفر بود و با آغاز طرح‌های پیشگیرانه و ارتقای فرهنگ رانندگی که الزامی شدن بستن کمربند ایمنی یکی از آنها بود، در سال ۹۶آنها فوتی‌ها به ۱۵هزار نفر رسید. اما با کم‌رنگ شدن این اقدامات آمارها دوباره به‌الافقت و حالا از ۲۰هزار نفر هم عبور کرده است. همین سابقه هم باعث شده که اکنون همه امیدوار به موفق شدن پویش ملی #نه_به_تصادف باشند، البته به شرطی که یک عزم همگانی در تمام سطوح جامعه برایش رقم بخورد.

- ۸۲٪** فوتی‌های حوادث رانندگی زیر ۴۹ سال داشته‌اند و ۵۴ درصد هم زیر ۲۹ سال که آمار بسیار تکان دهنده‌ای است.
- ۴۸٪** حوادث رانندگی به‌دلیل خودروهای ناایمن و فرسوده و جاده‌های نامناسب رقم می‌خورد.
- ۵۲٪** سهم خطای انسانی و فرهنگ رانندگی است.

#نه_به_تصادف

معاون وزیر بهداشت از مهم‌ترین پویش این روزهای حوزه سلامت می‌گوید که می‌تواند آمار فوت حوادث رانندگی را کاهش دهد

۸٪ کاهش در مرحله اول

۲۰هزار مرگ سالانه به‌دلیل حوادث رانندگی در کشور رخ می‌دهد که ۵۲ درصد آن خطای انسانی است، یعنی چیزی حدود ۵هزار نفر.

می‌توان با ارتقای فرهنگ رانندگی در مردم این آمارها را کاهش داد که البته قرار نیست خیلی زود کم شود، اما می‌توان به‌گونه‌ای برنامه‌ریزی کرد که هر سال کمتر شود. براساس هدف‌گذاری انجام‌شده تلاش می‌کنیم که در سال اول حداقل ۸ درصد این مرگ‌ومیرها کاهش پیدا کند.

اوایل اسفند ۱۴۰۳ با اعلام دکتر محمدرضا ظفرقندی، وزیر بهداشت پویش ملی #نه_به_تصادف آغاز شد؛ پویشی که اگر محقق شود به اهدافش برسد می‌تواند کمی زخم دردناک آمار فوتی‌ها و معلولیت‌های ناشی از حوادث رانندگی را کاهش دهد. وزیر بهداشت همچنین دکتر علیرضا رئیس، معاون بهداشت وزارت بهداشت را به‌عنوان رئیس این پویش انتخاب کرد. معاون وزیر بهداشت درباره وضعیت حوادث رانندگی و اقداماتی که قرار است در این پویش اجرایی شود، به نکات مهمی اشاره کرد که در ادامه می‌خوانید.



پویش انتخاب کرد. معاون وزیر بهداشت درباره وضعیت حوادث رانندگی و اقداماتی که قرار است در این پویش اجرایی شود، به نکات مهمی اشاره کرد که در ادامه می‌خوانید.

اهداف پویش

این پویش ۳ مرحله دارد؛ دوره کوتاه مدت ۴۵ روزه تا پایان تعطیلات نوروز، دوره میان‌مدت بلافاصله بعد از تعطیلات و ادامه جلسات کارشناسی با سایر دستگاه‌ها و برنامه بلندمدت ۳ ساله برای کاهش تصادفات. از زمانی هم که پویش آغاز شد، تأکید وزیر بهداشت پای کار آمدن کلیه وزارتخانه‌ها بود. این مسئله در دولت هم مطرح شد و رئیس‌جمهوری هم از آن استقبال کردند. کلیه وزرا هم به این پویش پیوستند. یکی از اهداف پویش آگاهی دادن و هشدار جدی است و در حال حاضر تمام دستگاه‌ها این آگاهی را پیدا کرده‌اند و به پویش می‌پیوندند.

خطای بیشتر در پایان مسیر

۶۰ درصد تصادفات در ۳۰ کیلومتری شهرها رخ می‌دهد و بسیاری از رانندگان با وجود خستگی زیاد اصرار به ادامه مسیر دارند تا سریع‌تر برسند. در این پویش ما به دنبال افزایش آگاهی رانندگان هستیم تا مسیر باقیمانده را در کم‌ترین زمان و با کمترین خطر در نظر بگیرند و استراحت کوتاهی حتی در نزدیک مقصد داشته باشند. توجه به این مسئله خطای رانندگی را کاهش می‌دهد.

سالانه بیش از ۳۰هزار نفر را به‌دلیل حوادث رانندگی و نزدیک به ۵۰هزار نفر را به‌دلیل آلودگی هوا از دست می‌دهیم.

۷۰/۵۵۵ فوتی به‌دو دلیل رانندگی و کوردداران حوادث رانندگی

۴۰۰/۵۵۵ نفر معلول و مصدوم

فوت ۲۴٪ رانندگان

فوت ۳۴٪ سرنشینان

هزینه هر فوتی ناشی از حوادث رانندگی ۲۰/۰۰۰/۰۰۰ تومان

هزینه هر مصدوم ناشی از حوادث رانندگی ۷/۰۰۰/۰۰۰ تومان

۶۰ درصد تصادفات رانندگی در ۸ استان رقم می‌خورد: تهران، خراسان رضوی، آذربایجان شرقی، اصفهان، فارس، سیستان و بلوچستان، کرمان و خوزستان بیشترین سهم مرگ‌ومیر حوادث ترافیکی را دارند. ایلام هم کمترین میزان مرگ‌ومیر را به خود اختصاص داده است.

عکس: جمهوری (محمد علیملی‌زاد)

خبرهای خوب

یکی از خبرهای خوب درباره پویش ملی #نه_به_تصادف این است که سال آینده با حمایتی که رئیس‌جمهور هم اعلام کرده، قرار است پلیس طرحی را برای هوشمندسازی و اتصال خودروهای حمل‌ونقل عمومی به سامانه‌ها ارائه کند. جلسات متعددی هم داشتیم که وزارت راه و شهرسازی فعالانه برای اصلاح نقاط حادثه‌خیز وارد شده و قرار است تا نیمه اول سال آینده حداقل ۳۰ درصد نقاط حادثه‌خیز از بین برود که کار بسیار بزرگی است. وزیر کشور هم به همه استانداران ابلاغ کرده که استان خودشان را برررسی و نقاط حادثه‌خیز را شناسایی کنند. تبلیغات و اطلاع‌رسانی محلی داشته باشند و همه مهم‌تر در ارزیابی استانداران این شاخص را قرار داده که اگر کاهش آمار داشته باشند، نقطه مثبت و در صورت افزایش نقطه منفی در نظر گرفته می‌شود. ما هم برای دانشگاه‌های علوم پزشکی این کار را کرده‌ایم و این همبستگی و مجموع کارها می‌تواند کمک بسیار بزرگی باشد.

این کارها در این نقاط رخ می‌دهد. یکی از کارها این است که این نقاط شناسایی و اصلاح شود. رئیس درباره عامل انسانی در بروز حوادث رانندگی هم عنوان می‌کند: «هواستیم کمربند ایمنی را برای رانندگان جابجاندیم و این یعنی فرهنگسازی که تبدیل به رفتار شد. کمربند ایمنی برای راننده اجباری است اما برای سایر سرنشین‌ها شاهد بستن کمربند نیستیم که باید محقق شود. نکته دیگر اینکه رانندگی چند وجه دارد و خود مردم باید آگاه باشند که خواب‌آلودگی، صحبت با موبایل، دعوا در خودرو و... می‌تواند باعث ایجاد حادثه هم برای خودشان و هم دیگران شود.»

خوایند داشت و هم از سفر لذت می‌برند.

وضعیت عجیب موتورها
۲۲ درصد حوادث رانندگی ناشی از موتورسیکلت و حدود ۲۰ درصد فوتی‌ها هم موتورسوارها هستند چون هم موتورهایشان فرسوده است و هم کلاه ایمنی ندارند. از ۱۳ میلیون موتورسیکلت کشور ۱۲ میلیون آنها فرسوده هستند و در حوادث آسیب شدیدی می‌بینند. مطالعات نشان داده که اگر راکبان موتور کلاه ایمنی نداشته باشند، احتمال مرگ آنها در حوادث رانندگی ۷۰ درصد است. با این پویش باید کلاه کاسکت برای راکبان موتور اجباری شود.

تخلف در رانندگی؛ مصداق قتل غیر عمد
باید قوانین را اصلاح کنیم. رئیس‌جمهور هم در جلسه هفته گذشته اعلام کرد: اگر کسی در رانندگی تخلف داشته باشد و به خانواده‌ای آسیب بزند، مصداق قتل غیر عمد است. نمی‌توان با چند صد هزار تومان جریمه، پدر، مادر یا فرزند از دست‌رفته یک خانواده را جبران کرد.

هوشمند نیستیم

دنیا به سمت هوشمندسازی رفته و به جای اینکه پلیس در جاده‌ها حضور داشته باشد، نظارت آنلاین دارند. آنها به‌زای هر ۱۰۰ کیلومتر ۵، ۸ تا ۸۰ دوربین دارند و این عدد در ایران ۲دهم است، یعنی به‌ازای هر ۵۰۰ کیلومتر یک دوربین داریم که تنها ۳۰ درصد آنها کار می‌کند. ۷۰ درصد دوربین‌های داخل شهری و ۴۰ درصد دوربین‌های جاده‌ای دچار مشکل هستند. این وضعیت می‌تواند بسیار آسیب‌زا باشد چون کنترل مسیر سخت است.