

با وجود تعداد تصادف برابر، فوتی‌های سوانح کشور ۴ برابر ترکیه است

# ۲۰۶ و لندکروز فرق دارند!

تقریباً یک ساعته می‌شد که کنار خیابان ایستاده بودم و برخلاف همیشه که نهایتاً بعد از ۱۵،۱۰ دقیقه ماشینی پیدا می‌شد که سوار شوم و به مقصد بروم، انگار کسی قصد سوار کردنم را نداشت. مسیر هم طوری بود که کلاه تاکسی‌های اینترنتی هم اگر این طرف‌های افتاد، بی آن نمی‌آمدند. برای همین تقابلی درست و تاکسی اینترنتی و... هم تقابلی بی جایی بود. می‌خواستیم بی خیال حضور در آن جلسه و آن مسیر بدو این معطلی بشوم و برگردم که یک پراید با ۴ سرنشین بوق زد و من هم سوار شدم. به سرنشین‌های خود که مسافر باشند، یعنی ترکیب جنسیتی و سنی این طوری می‌گفت که احتمالاً اعضای یک خانواده باشند. یک پراید دهه هشتادی که حدس زدن عمر دقیقش خیلی امکان پذیر نبود. زهوار در فته و داغون، لک و لک می‌کرد و من هم از فرط خستگی و بی حوصلگی، واقعا قید خیلی چیزها را زدم و سوار شدم. راننده مرد خوش صحبتی بود و شروع کرد از من پرسیدن و اینکه سر ظهری اینجا منتظر چه ماشینی بودم و انگار خستگی چه‌دام را فهمیده بود که در اوج ناامیدی به دادم رسیده بود. چند کلمه‌ای حرف زدیم تا اینکه دیدم برای هر بار ترمز کردن چند باری پدال ترمز ماشینش را فشار می‌دهد و تمام چراغ‌های احتیاط و هشدار روی کیلومتر شمار خرابی که عقربه‌هایش نایب‌الامدن نداشتند هم روشن بود. وضعیت سوزنرالی بود، خصوصاً وقتی مسیری که در پیش داشتیم را می‌شناختم و می‌دانستم ممکن است این تلاش چندباره برای ترمز کردن در آن مسیر و آن پیچ‌ها و آن سرازیری فرصت کنترل خودرو را از راننده بگیرد و خلاصه اینکه بلایی به سر من و خانواده‌اش بیاورد. برای همین وضعیت را به رویش آوردم و گفتم چه اصراری به استفاده از این لکنه دارد و با جان خودش، خانواده‌اش و من بازی می‌کند؟ نگذاشت کلام من معقد بشود که مشکلات اقتصادی را بهانه کرد و سر آخر هم گفت: «خودم را بکشیم یک مدل بالاتر از همین ماشین می‌خرم، که چه فرقی با این می‌کند؟ همه اینها آشغالند! چون یک بار تجربه تصادف داشتیم و یکی از همین لکنه‌های آدمکش تا یک قدمی سلام به عزرائیل مشایعتم کرده بود، یک جایی همان وسط‌های راه پیاده شده و بی خیال جلسه شدم و برگشتم. حالا چند ماهی از این تجربه و آن واقعه می‌گذرد، چند ماهی که در آن پر بود از اخبار تلخ تصادف، تصادفاتی که هم دامن خودم را گرفت و هم دوستان و همکارانم. در یکی از گزارش‌هایی که همین چند وقت پیش منتشر شد، نوشته‌ام به خاطر بدی وضعیت یکی از جاده‌های جنوب کشور و کیفیت پایین خودروهای تولید داخل و چندین و چند عامل دیگر یکی از همکارانم چهار تن از اعضای خانواده‌اش را از دست داد و همچنان داغدار است. القصه اینکه در ادامه این گزارش به بررسی وضعیت برخی شاخص‌ها و آمارها و ارتباط بین آنها با هم در جهت تحلیل وضعیت نابسامان و فاجعه‌بار تلفات جاده‌ای کشور می‌پردازیم تا شاید درک و فهم درست‌تری از روزگار سیاهی که برای مردم ایران در جاده‌ها و با این خودروها ساخته شده بی‌بریم. ابتدا چند آمار کلی و بعد آمارهای اصلی و مقایسه‌ای را با هم بررسی خواهیم کرد. عوامل موثر در تصادفات جاده‌ای و مشخص کردن سهم هر کدام از این عوامل بر مبنای بررسی‌های کارشناسی صورت گرفته، سهم خودروهای داخلی در این تصادفات به علاوه تفکیک انواع خودروها و معرفی پرتصادف‌ترین خودروهای داخلی، تعداد و میزان خودروهای فرسوده در حال حرکت که هر کدام مستعد ایجاد یک فاجعه و افزودن بر تعداد موارد فوتی و نقص عضو و خسارت هستند، تعداد و گستره نقاط حادثه‌خیز از منظر وقوع تصادفات جاده‌ای که انگار در کشور تمامی ندارند و یکی دو تا هم نیستند، خسارات ناشی از تصادفات به علاوه خسارت تحمیل شده به کشور در ازای فوت هر نفر در تصادفات رانندگی بخشی از موضوعاتی است که در این قسمت و قبل از اعلام و بررسی آمار تصادفات و تلفات رانندگی آنها را بررسی خواهیم کرد.

**سهم عوامل اصلی تأثیرگذار در تصادفات جاده‌ای**

- سهم خطای انسانی: ۳۹ درصد
- سهم راه: ۲۰ درصد
- سهم وسیله نقلیه: ۱۵ درصد



## آمار پرتصادف‌ترین خودروهای ایران (از سال ۱۳۹۵ تا ۱۳۹۰)



## وضعیت فرسودگی خودروها و اسقاط خودروهای فرسوده

تعداد خودروهای فرسوده کشور: ۱۰ میلیون و ۵۰۰ وسیله (یک چهارم خودروهای کشور)  
تعداد خودروهای فرسوده اسقاطی در سال ۱۳۹۳: ۳۴۰ هزار خودرو  
تعداد خودروهای فرسوده اسقاطی در سال ۱۳۹۶: ۲۰۰ هزار خودرو  
تعداد خودروهای فرسوده اسقاطی در سال ۱۳۹۸ و ۱۳۹۹: ۷ هزار خودرو  
در سال ۱۴۰۱، ۸۵ درصد مراکز اسقاط خودرو تعطیل شدند!

## وضعیت نقاط حادثه خیز در کشور

تعداد کل نقاط حادثه خیز: ۳۳۹۲ نقطه

نقاط پرتصادف: ۱۵۸۵ نقطه

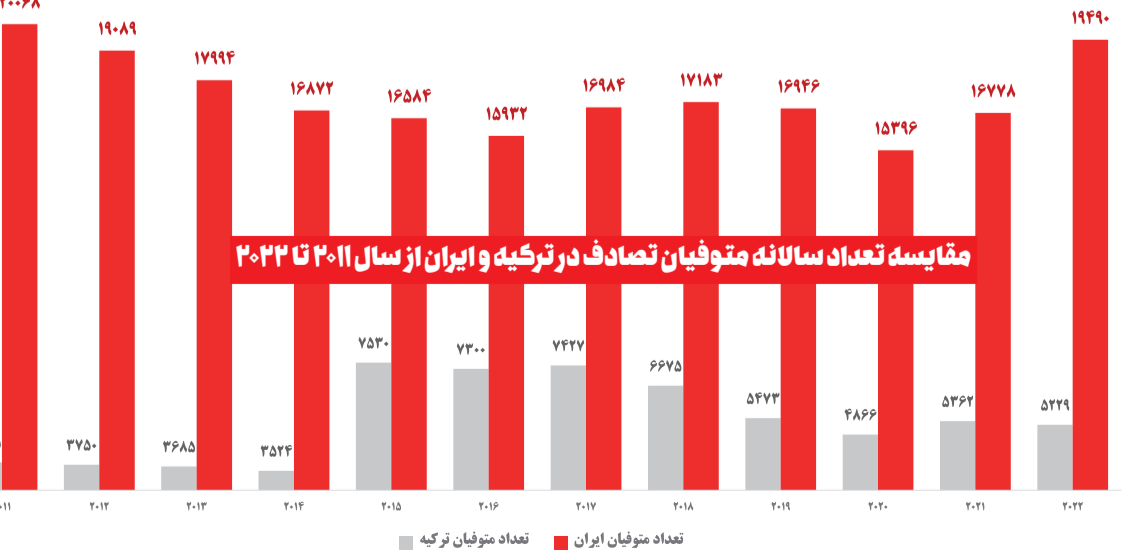
نقاط دارای تصادف: ۱۸۰۰ نقطه

## استان‌های دارای بیشترین تعداد فوتی در تصادف



## ۲۰۶ با لندکروز فرق می‌کند؟

خب تا اینجا برخی آمارهای مربوط به تصادفات جاده‌ای را که احتمالاً پیش از این هم بخش‌هایی از آن‌را می‌دانستید، مرور کردیم. اما علاوه بر اینها برای تحلیل وضعیت موجود و مقایسه آن اتفاقی که در جاده‌های ایران و با خودروهای داخلی برای ایرانی‌ها می‌افتد با کشورهای دیگر لازم است به یک مبنای اساسی تر و آمار دقیق‌تری اشاره کنیم. یعنی آمار تصادفات و بعد از آن آمار تلفات که هر کدام مبنای استانداردهایی در دنیا دارند و طبق همین آمار و استانداردها هم ایران اصلاً وضعیت خوبی به نسبت کشورهای دنیا خصوصاً کشورهای با جمعیت و وضعیت نسبتاً مشابه ندارد. طبق قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور که در سال ۱۳۹۶ تصویب شده است می‌بایست سالانه ۱۰ درصد از میزان تلفات ناشی از حوادث رانندگی کاهش پیدا کند. منتها اگر از دوسال همه‌گیری کرونا و سایه سنگین این ویروس بر زندگی مردم چشم‌پوشی کنیم به‌تنها این برنامه‌ریزی و چشم‌انداز محقق نشده است بلکه در سال ۱۴۰۱ به نسبت سال قبل از کرونا، یعنی سال ۱۳۹۷ ما شاهد رشد ۱۳ درصدی تلفات رانندگی بودیم. در سال ۱۴۰۱ تعداد فوتی‌های تصادفات رانندگی که در سازمان پزشکی قانونی به ثبت رسیده چیزی حدود ۱۹ هزار و ۴۹۰ فوت بوده است که در آن استان‌های فارس، سیستان و بلوچستان، تهران، کرمان، خراسان رضوی و اصفهان بیشترین سهم را داشته‌اند. برای دقیق‌تر شدن گزارش به آمارهای بین‌المللی رجوع می‌کنیم. سازمان‌های بین‌المللی برای محاسبه چنین موارد و آمارهایی نرخ فوت حوادث رانندگی را به ازای هر ۱۰۰ هزار نفر جمعیت گزارش می‌دهند. ناگفته نماند برای بررسی خیلی دقیق‌تر نیازمند تعداد تصادفات هم هستیم که متأسفانه چند سالی است از سمت مراجع رسمی در ایران اعلام نمی‌شود و همه اعداد و ارقام در حد گمانه‌زنی است. ولی نگاهی به نمودارها و اطلاعاتی که در ادامه می‌نویسیم بیندازید.



## تعداد موارد فوتی ناشی از تصادف به ازای هر ۱۰۰ هزار نفر جمعیت در کشورهای دنیا (به ترتیب بدترین کشورها)

۱. جمهوری دومینیک: ۶۴,۶
۲. زیمبابوه: ۴۱,۲۲
۳. ونزوئلا: ۳۹,۰۲
۴. ...
۱۰. کنگو: ۳۴,۸۶
۲۰. تانزانیا: ۳۱,۱۲
۳۰. گواتمالا: ۲۹,۳۹
- ...
۵۳. جیبوتی: ۲۳,۵
۵۴. ایران: ۲۲,۹۲
۵۵. گواتمالا: ۲۲,۹
- ...
۱۵۰. ترکیه: ۶,۶۸
- ...

خب ناظر به نمودار تعداد متوفیان سالانه تصادف در ایران و مقایسه آن با ترکیه مشخص شد وضعیت تلفات ناشی از تصادفات در ایران اصلاً مناسب نیست. اما همان‌طور که گفتیم سال‌هاست آمار دقیقی از تعداد تصادفات در ایران منتشر نمی‌شود؛ برخلاف کشورهای دیگر مثل همین ترکیه. با این حال اجباراً نگاهی به آمارهای منتشرشده از بیمه‌ها انداختیم و با مقایسه آمار اعلامی آنها و تعداد تصادفات در ترکیه تقریباً تعداد تصادف در کشور ما هم به اندازه ترکیه و حدود یک میلیون و ۲۰۰ هزار تصادف در سال است. اما چرا آمار تلفات ناشی از تصادف در ایران اینقدر بالاست؟ در اطلاعاتی که پیش‌تر از نمودارها اعلام کردیم تقریباً پاسخ این سوال مشخص شده: کیفیت پایین خودروها در ایران، وضعیت نامناسب برخی مسیرها و همچنین مهارت پایین رانندگان از عوامل اصلی تصادفات در کشور ما هستند و همین‌ها باعث شده‌اند تا از لحاظ مخاطرات و سوانح جاده‌ای و تلفات، تنه به تنه بدترین کشورهای در این زمینه بزیم و از خیلی از آنها هم بدتر باشیم. شاید اینجا بتوان بهتر تفاوت بین ۲۰۶ و لندکروز را توصیف و تشریح کرد. برای فهم از جایگاه ایران در دنیا هم اطلاعاتی آماده کردیم که آن را هم در ادامه با هم بررسی می‌کنیم. طبق اطلاعات موجود، در ایران به ازای هر ۱۰۰ هزار نفر جمعیت ما چیزی نزدیک به ۲۳ فوتی ناشی از تصادف داریم. عددی که خود به‌تنهایی و بدون مقایسه با بقیه کشور نشان از وضعیت نابسامان کشور ما در این زمینه دارد.