

خبرخوان

«آنفلوانزا» شدت می گیرد

ایستنا: همزمان با فصل سرما، موج تازه‌ای از آنفلوانزای نوع A با سوش H3N2 و زیرکلاذ k در چند کشور جهان ثبت شده و به گفته متخصصان نشانه‌های مشابهی از افزایش ابتلا در ایران نیز دیده می‌شود؛ بنابراین هشدارها از یک سو درباره «گسترش سریع» و «شروع زودتر از معمول» این موج است و از سوی دیگر درباره ضعف نسبی تطابق واکسن‌های موجود با سویه در گردش که می‌تواند روند ابتلا را پرجالش‌تر کند.

فرشید رضایی، متخصص بیماری‌های عفونی توضیح می‌دهد: «داده‌های آزمایشگاه‌های ویروسی در انگلستان نشان می‌دهد این سوش جدید بخش عمده نمونه‌های مثبت آنفلوانزا را تشکیل می‌دهد و روند گسترش آن با شبیهی تند در حال افزایش است. ژاین نیز حتی پیش از آغاز رسمی فصل سرد، از ورود زودهنگام به مرحله اپیدمی خبر داد. این الگوی جهانی از چشم کارشناسان ایرانی نیز پنهان نمانده است». به گفته مسئولان وزارت بهداشت، بررسی نتایج آزمایش‌های هفتگی در کشور نشان می‌دهد حدود ۱۱ تا ۱۲ درصد عفونت‌های تنفسی فعلی آنفلوانزا مثبت هستند؛ رقمی که گفته می‌شود در برخی استان‌ها از مرز هشدار عبور کرده است. به‌عنوان مثال در استان‌هایی مثل قم، تعداد موارد مثبت بالاتر از میانگین ثبت شده و در برخی مناطق تعطیلی مدارس به دلیل حجم ابتلا رخ داده است.

رضایی تأکید می‌کند که «تصور بی‌فایده‌بودن واکسن در صورت عدم تطابق کامل، تصویری اشتباه است» و در فصل جاری واکسیناسیون را ضروری‌تر از همیشه می‌داند. درهمین راستا قباد مرادی، رئیس مرکز مدیریت بیماری‌های واکبر وزارت بهداشت می‌گوید: «سالمندان و افراد دارای بیماری‌های زمینه‌ای بیش از گروه‌های دیگر در معرض خطر ابتلا و بستری هستند و کودکان در ابتلا به این سوش گاهی تب‌های شدید و طولانی را تجربه می‌کنند».

مسئولان وزارت بهداشت همچنین هشدار می‌دهند که تهران با جمعیتی حدود ۱۵ میلیون نفر و در فصل سرما، در آستانه موجی قرار دارد که اگر کنترل نشود، می‌تواند بسیار سریع گسترش یابد. سرعت انتقال بالا، حضور گسترده مردم در فضاهای بسته و کاهش حساسیت عمومی پس از فروکش‌کردن کووید-۱۹، سه ضلع این مثلث هستند. علیرضا ربیعی، معاون بهداشت وزارت بهداشت نیز معتقد است تغییرات آب‌وهوایی، سرما و کم‌بارشی در برخی مناطق کشور با شیوع فصلی بیماری‌های تنفسی مانند آنفلوانزا همراه و سبب شده که شیوع این بیماری در استان‌هایی نظیر خراسان رضوی، خراسان جنوبی، سیستان‌وبلوچستان، قم، تهران و برخی شهرها بیشتر باشد.

او با بیان اینکه وزارت بهداشت از هفته گذشته درباره وضعیت آنفلوانزا هشدار داده است، می‌گوید: پیش‌بینی‌ها بیانگر این است که شیوع بیماری و روند آن همچنان ادامه داشته باشد و بیشترین شیوع بیماری نیز در سنین مدارس و کودکان مشاهده می‌شود و بر همین اساس لازم است خانواده‌هایی که فرزند در سنین مدرسه دارند و کودک آنها دارای عفونت‌های تنفسی است، مانع حضور او در مدارس شوند؛ چراکه روند انتقال می‌تواند به نحوی باشد که منجر به تعطیلی یک کلاس درس یا حتی یک مدرسه شود. او درباره محدودیت حضور دانش‌آموزان در مدارس نیز گفته است: «اگر بیشتر از ۲۰ درصد جمعیت دانش‌آموزان یک مدرسه به عفونت‌های تنفسی مبتلا شوند، دانشگاه‌های علوم‌پزشکی می‌توانند به آن مدرسه برای تعطیلی، البته آموزش آنلاین توصیه کنند».

تداوم حضور ریزگردها در تهران

مدیرعامل شرکت کنترل کیفیت هوای تهران گفت: طی روزهای اخیر تحت تأثیر نفوذ گردوغبار از جنوب غرب تهران، افزایش فزاینده ذرات معلق کمتر از ۱۰ میکرون در منطقه ۲۱ و ۲۲ ملاحظه شد.

فاطمه کریمی با استناد به داده‌های ایستگاه‌های سنجش کیفیت هوای تهران تشریح کرد: از روز یکشنبه (۲ آذر) شاخص برخط کیفیت هوا برای بیشتر ساعات در وضعیت ناسالم قرار گرفت و حتی شرایط خطرناک را در برخی ساعات و ایستگاه‌های واقع در مناطق پرتردد شهری با بیشینه شاخص بیش از ۲۵۰ تجربه کرد. این وضعیت تا روز گذشته هم ادامه داشت و میزان غلظت آلاینده ذرات معلق کمتر از ۲.۵ میکرون در ۲۰ منطقه از کلان‌شهر تهران به استتتا منطقه ۳ و ۱ بالاتر از حد سلامت گزارش شد.



او ادامه داد: «طی روزهای اخیر تحت تأثیر نفوذ گردوغبار از جنوب غرب تهران، افزایش فزاینده ذرات معلق کمتر از ۱۰ میکرون در منطقه ۱۹، ۲۱ و ۲۲ ملاحظه شد. ذرات معلق کمتر از ۱۰ میکرون عمده‌تا منشأ طبیعی دارند و افزایش ناگهانی آن نشان‌دهنده وقوع توفان گردوخاک و انتشار گسترده ریزگردهاست». مدیرعامل شرکت کنترل کیفیت هوای تهران ادامه داد: «پیش‌بینی می‌شود فعالیت این سامانه تا روزهای آینده همچنان کم‌وبیش ادامه داشته باشد و شرایط جوی ناپایدار برای تهران تا پایان هفته باقی بماند». مدیرعامل شرکت کنترل کیفیت هوای تهران توصیه کرد: «در این شرایط شهروندان با پیگیری اطلاعات لحظه‌ای وضعیت کیفیت هوا از طریق سامانه‌های و اپلیکیشن‌های رسمی مانند سایت شرکت کنترل کیفیت هوا و اپلیکیشن «کیفیت هوای تهران» از وضعیت آلودگی مطلع شوند. گروه‌های حساس ازجمله کودکان، سالمندان و بیماران قلبی و تنفسی از انجام فعالیت‌های غیرضروری در فضای باز پرهیز و در صورت نیاز به خروج، حتما از ماسک استاندارد استفاده کنند».

افزایش ابتلا به سرطان دهان

ايرنا: رئیس اداره سلامت دهان و دندان وزارت بهداشت از افزایش ابتلا به سرطان دهان خبر داد و گفت: «افراد بالای ۵۰ سال که مواد دخانی استفاده می‌کنند و همچنین مبتلایان به ویروس اچ‌بی‌وی در ریسک بالای ابتلا به سرطان دهان و دندان قرار دارند». زهرا قربانی با اشاره به اهمیت بهداشت دندان در سلامت عمومی افراد گفت: «حتی در استفاده از روش درمانی ایمپلنت نیز رعایت بهداشت دندان بسیار با اهمیت است». رئیس اداره سلامت دهان و دندان وزارت بهداشت تأکید کرد: «با توجه به افزایش مصرف دخانیات، قلیان و الکل، سن و میزان شیوع ابتلا به سرطان دهان در جهان و ایران رو به افزایش است».

یکی از محورهای اصلی پویش، تأکید بر خطای انسانی به عنوان عامل ریشه‌ای سوانح رانندگی است؛ طبق اعلام مسئولان وزارت بهداشت، حدود ۸۰ درصد تصادفات به خطاهای انسانی نسبت داده می‌شود. همان موقع (اسفند ۱۴۰۳)، معاون بهداشت وزارت بهداشت گفت هدف اولیه پویش، کاهش حداقل هشت‌درصدی مرگ‌ومیر جاده‌ای است. در سطح بین‌المللی نیز این پویش با حمایت دفتر سازمان جهانی بهداشت در ایران همراه شده است. نماینده سازمان جهانی بهداشت در ایران تأکید کرده که این دفتر در استراتژی آگاهی‌بخشی، همکاری با ذی‌نفعان و انتشار پیام‌های ایمنی جاده‌ای مشارکت خواهد داشت. با وجود این تعهدات و دامنه ملی پویش، نتایج اولیه آن هنوز با اهداف عالیه‌اش فاصله دارد. براساس گزارش خبرگزاری تسنیم در هفتم فروردین ۱۴۰۴، یکی از پیامدهای اجرای این پویش کاهش پنج‌درصدی تصادفات رانندگی در بازه‌ای از زمان بوده است؛ اما برخی کارشناسان اذعان دارند این کاهش موقتی و محدود به دوره نوروز بوده است. از سوی دیگر، ابتدای امسال وزارت بهداشت اعلام کرد پویش در فاز اول «صرفا هشدار و آگاهی‌بخشی» بوده و تغییرات ساختاری عمیق در زیرساخت‌های جاده‌ای، ایمنی خودروها یا نظارت ترافیکی هنوز اتفاق نیفتاده است. با این حال، برخی تحلیلگران منتقدانه معتقدند که تمرکز پویش بیش از حد بر «فتار راننده» بوده و کمتر به ایمنی جاده‌ها و کیفیت خودروها پرداخته شده است. در مجموع، پویش «نه به تصادف، نقطه عطفی در تلاش برای فرهنگ‌سازی رانندگی ایمن به شمار می‌آید؛ اما برای تحقق اهداف بلندمدت‌ب‌ه‌ویژه کاهش چشمگیر مرگ‌ومیر جاده‌ای، به استمرار، پیگیری ساختاری و مشارکت عمیق‌تر نهادهای کلیدی نیاز دارد.

بی‌توجهی سیستماتیک به تصادفات

تماس «شرق» با رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی و رئیس اداره تصادفات پلیس راهور تهران بزرگ برای دریافت توضیحات بیشتر نتیجه نداد؛ با این حال، یک کارشناس تصادفات با سال‌ها تجربه در حوزه راهنمایی و رانندگی که مایل به انتشار نامش نیست، در گفت‌وگو با «شرق»، به بررسی علل افزایش حوادث رانندگی در کشور پرداخته و آن را موضوعی پیچیده و نیازمند همکاری میان‌بخشی می‌داند. به گفته او، مهار روند افزایش تصادفات مستلزم عزم جدی و هماهنگی بین حدود ۲۰ سازمان مرتبط است؛ از راهنمایی و رانندگی به‌عنوان متولی مستقیم ترافیک و تصادف تا شهرداری در داخل شهرها، راهداری در جاده‌ها، رسانه‌ها، فضای مجازی و نهادهای مسئول فرهنگ‌سازی و مهندسی ترافیک. او تأکید می‌کند که سه عامل اصلی موجب وقوع تصادفات می‌شوند: «فرهنگ رانندگی، وضعیت خودروها و ایمنی راه‌ها». از نظر او، شهرداری مسئول ایمن‌سازی مسیرهاست، باید نقاط حادثه‌خیز را اصلاح و جاده‌های جدید را با استانداردهای ایمنی بسازد. خودروها نیز باید به‌گونه‌ای طراحی شوند که امکان اجتناب از تصادف فراهم باشد و در صورت وقوع حادثه، کمترین آسیب جانی و مالی به سرنشینان وارد شود. اجرای قوانین و مقررات نیز محور دیگری است که به گفته این کارشناس، بر کاهش تصادفات تأثیر مستقیم دارد: «قوانین باید کارآمد و اثرگذار باشند و پلیس راهور باید در اجرای آنها سخت‌گیرانه عمل کند. تخلفات رانندگی به دو دسته حادثه‌ساز و غیر حادثه‌ساز تقسیم شده و برای دسته اول، هزینه و جریمه‌ها باید به حدی باشد که راننده حتی به فکر ارتکاب تخلف نیفتد؛ سیاست غیرمجاز، سبقت غیرمجاز و عبور از چراغ قرمز نمونه‌هایی از این تخلفات هستند». او مهندسی ترافیک را ازجمله مؤلفه‌های حیاتی در این زمینه می‌داند: «نقاط حادثه‌خیز، چراغ‌های راهنمایی، تقاطع‌ها، بزرگراه‌ها و آزادراه‌ها باید به نحوی طراحی شوند که حتی در صورت خطای راننده، احتمال وقوع تصادف شدید کاهش یابد. فناوری‌های نوین، ازجمله دوربین‌های کنترل سرعت، سیستم‌های هوشمند، می‌توانند نقش مؤثری در نظارت و مدیریت ترافیک ایفا کنند، اما در کشور استفاده محدود و ضعیفی از این فناوری‌ها شده است».

اولویت مسئولان نیست

این کارشناس حمل‌ونقل، با اشاره به وضعیت فعلی، نمره وضعیت مهندسی ترافیک و فرهنگ رانندگی در کشور را پایین دانسته و یادآور می‌شود که با وجود افزایش جریمه‌ها، بازرانندگی قوانین هنوز کافی نیست. او معتقد است علت اصلی این ناکامی‌ها، اولویت‌بندی نادرست مسئولان و بی‌توجهی سیستماتیک به کاهش تصادفات و ایمنی جاده‌هاست؛ «سرمایه‌گذاری‌ها، برنامه‌ریزی‌ها و زمان مسئولان بیشتر صرف موضوعات دیگر شده و مدیریت تصادفات در دستور کار اصلی قرار نگرفته است». به گفته این کارشناس، اگر اولویت‌دهی درست و استفاده مؤثر از فناوری‌ها و قوانین مدرن انجام شود، کاهش درخور توجه تصادفات و تلفات رانندگی امکان‌پذیر بوده و بسیاری از خطاهای انسانی و خسارات ناشی از آن کنترل‌پذیر خواهد بود. او با تأکید بر نقش محوری مسئولان در کاهش تصادفات، یادآور می‌شود که ایمنی خودروها و کیفیت تولید آنها هنوز با استانداردهای لازم فاصله دارد و بخش عمده‌ای از مسئولیت کاهش تصادفات بر دوش متولیان امر است. نه صرفا رانندگان: «مردم نیز در زمینه رعایت فرهنگ رانندگی مسئولیت دارند، اما کوتاهی‌ها بیشتر ناشی از خلأهای سیستمی و فقدان اقدامات روشنگرانه است». به گفته او، نهادهای مسئول آموزش و فرهنگ‌سازی، از رسانه‌ها و صداوسیما گرفته تا وزارت آموزش و پرورش و وزارت علوم، باید به‌طور مستمر و هدفمند به ارتقای فرهنگ ترافیکی و انضباط رانندگی در جامعه بپردازند. این اقدامات باید از کودکان و دانش‌آموزان آغاز شده و تا اقشار مختلف جامعه ادامه یابد تا سطح آگاهی و رعایت قوانین به مرور ارتقا یابد: «بدون توجه جدی به اصلاح سیستماتیک، ازجمله بهبود ایمنی خودروها، اجرای قوانین و مهندسی ترافیک، کاهش تصادفات و تلفات به‌طور پایدار ممکن نخواهد بود».

وضعیت خودروها

یکی از مؤلفه‌های کلیدی در تحلیل علل تصادفات جاده‌ای، وضعیت ایمنی خودروهاست. یکی از شاخص‌های کلیدی در بررسی ایمنی جاده‌ها، توزیع مرگ‌ومیر ناشی از تصادفات جاده‌ای بین کشورهاست. طبق گزارش وضعیت جهانی ایمنی جاده‌ها که از طرف سازمان بهداشت جهانی در سال ۲۰۲۳ منتشر شده، حدود ۹۲ درصد از مرگ‌های ناشی از تصادفات جاده‌ای در سطح جهان در کشورهای با درآمد پایین و متوسط رخ می‌دهد. این در حالی است که این کشورها تنها حدود ۶۰ درصد از وسایل

نقلیه جهان را در اختیار دارند. داده‌های این گزارش مربوط به سال ۲۰۲۱ است و نشان می‌دهد سهم بالای مرگ‌ومیر در این کشورها، با وجود تعداد نسبتاً کمتر وسایل نقلیه، ناشی از کیفیت پایین خودروها، ایمنی جاده‌ها، فرهنگ رانندگی و محدودیت در زیرساخت‌های امداد و نجات است. مرکز پژوهش‌های مجلس در گزارشی که آبان ۱۴۰۳ منتشر شد، با استفاده از تحلیل هزینه-فایده، اثر ارتقای ایمنی خودروهای تولید داخل را بررسی کرد. این تحلیل نشان می‌دهد که به‌روزرسانی پلنفرم‌های فعلی و بهره‌گیری از فناوری‌های نوین ایمنی، نه‌تنها از منظر انسانی، بلکه از منظر اقتصادی نیز توجیه‌پذیر است. براساس نتایج این مطالعه، جایگزینی پلنفرم‌های قدیمی با نمونه‌های مدرن می‌تواند حدود ۵۰ درصد از مجروحان و کشته‌شدگان ناشی از تصادفات راننده و سرنشین را کاهش دهد؛ این میزان معادل تقریبی ۳۰ درصد از کل تلفات و آسیب‌های جاده‌ای کشور است.

مرکز پژوهش‌های مجلس در گزارشی که آبان ۱۴۰۳ منتشر شد، با استفاده از تحلیل هزینه-فایده، اثر ارتقای ایمنی خودروهای تولید داخل را بررسی کرد. این تحلیل نشان می‌دهد که به‌روزرسانی پلنفرم‌های فعلی و بهره‌گیری از فناوری‌های نوین ایمنی، نه‌تنها از منظر انسانی، بلکه از منظر اقتصادی نیز توجیه‌پذیر است. براساس نتایج این مطالعه، جایگزینی پلنفرم‌های قدیمی با نمونه‌های مدرن می‌تواند حدود ۵۰ درصد از مجروحان و کشته‌شدگان ناشی از تصادفات راننده و سرنشین را کاهش دهد؛ این میزان معادل تقریبی ۳۰ درصد از کل تلفات و آسیب‌های جاده‌ای کشور است. با این حال، تغییر پلنفرم خودروهای موجود یک طرح بلندمدت محسوب می‌شود و برای تحقق کامل اثرات آن، اقدامات کوتاه‌مدت و پربازده مانند کنترل سرعت و تقویت فرهنگ رانندگی نیز باید هم‌زمان پیگیری شود؛ بنابراین ارتقای ایمنی خودروها باید در کنار دیگر سیاست‌های کاهش تصادف، یکی از اولویت‌های اصلی صنعت خودروسازی و سیاست‌گذاری حمل‌ونقل کشور باشد. تیمور حسینی، رئیس پلیس راهور فراجا، در ۲۰ فروردین ۱۴۰۴ تأکید کرده بود که خودروها دو نقش حیاتی ایفا می‌کنند: پیشگیری از تصادف و حفاظت از جان رانندگان و سرنشینان پس از تصادف. به گفته او، «توجه به طراحی بدنه، شاسی، ستون‌ها، شیشه‌ها، کیسه هوا، کمربان ایمنی و سایر اجزای خودرو ضروری است. حفاظت از جان افراد پس از تصادف به طراحی صحیح اتاق، ایربگ، کمربند ایمنی، شیشه‌ها و حتی صندلی‌ها بستگی دارد». نکته مهم دیگر، نواقص ایمنی خودروهای داخلی است. به گفته رئیس پلیس راهور، ایمنی خودروهای وارداتی معمولاً از نظر ایمنی شرایط بهتری دارند و ارزیابی‌های میدانی نشان می‌دهد خودروهای تولید داخل در این زمینه دچار مشکلاتی جدی هستند. برای مثال، بیش‌تر در دیماه ۱۴۰۰، معاون اجتماعی پلیس راهور با اشاره به فقدان تست‌های عملکرد ایربگ در ایران، تأکید کرده بود که سازمان ملی استاندارد باید بر این موضوع نظارت کند و مشابه استانداردهای اروپایی، انجام Crash Test برای خودروها الزامی باشد.

اجرای انعام مصوبات ایمنی

با وجود تلاش‌های پویش «نه به تصادف» و اقدامات آموزشی کوتاه‌مدت، مشکلات ساختاری و زیرساختی همچنان مانع کاهش چشمگیر تصادفات می‌شود. حسین کرمانپور، رئیس مرکز روابط عمومی و اطلاع‌رسانی وزارت بهداشت، در گفت‌وگو با «شرق» ارزیابی خود را از پویش «نه به تصادف» ترسیم می‌کند: پویش به به گفته او، از ابتدا قرار نبود در کوتاه‌مدت مدعی کاهش درخور توجه تلفات جاده‌ای باشد، بلکه یک حرکت آگاهی‌بخش و فرهنگی است؛ «حرکتی از جنس همان الگوهایی که در جهان نیز سال‌ها زمان برده تا به نتیجه برسند. در توضیح این منطق، تجربه داخلی دهه ۱۳۸۶ تا ۱۳۹۶ یادآوری می‌شود؛ دوره‌ای که کشور از آمار سالانه حدود ۲۵ هزار جان‌باخته به ۱۵ هزار نفر رسید و این کاهش نه با یک اقدام فوری، بلکه با مجموعه‌ای از تغییرات ۱۰ساله به دست آمد؛ جاقافتادن کمربند ایمنی، آموزش کودکان، افزایش تولید محتوای فرهنگ‌ساز، حضور جدی رسانه‌ها، فعالیت سیستماتیک پلیس، نصب دوربین‌ها و اصلاح برخی قوانین بازدارنده». به گفته او، از این منظر، آغاز پویش «نه به تصادف» به معنای ورود دوباره به همان مسیر است؛ مسیری که اکنون به دلیل رشد فناوری‌ها و ابزارهای نظارت، انتظار می‌رود سریع‌تر طی شود. کرمانپور بر این نکته تأکید می‌کند که باید توقعات از این پویش واقع‌بینانه باشد و جایگاه آن در سیاست‌های کلّی روشن بماند. او معتقد است که کنار هدف آگاهی‌بخشی، پویش یک مأموریت دیگر نیز داشته است: قراردادن پرورنده تصادفات روی میز. «درحالی‌که بخش‌های مختلف حاکمیتی برای افزایش نرخ ازدواج و فرزندآوری تلاش می‌کنند، وزارت بهداشت با استناد به داده‌ها نشان داده که بخش درخور توجهی از قربانیان حوادث رانندگی افراد پنج تا ۳۵ ساله هستند؛ جمعیتی که ستون فقرات نیروی مولد، بارور و آینده‌ساز کشور است. طرح این واقعیت باعث شده مسئله تصادفات که سال‌ها در حاشیه قرار داشت، دوباره در مرکز توجه قرار گیرد. کمیسیون‌های مجلس، پلیس و نهادهای مرتبط اکنون حساس‌تر از گذشته موضوع را پیگیری می‌کنند».

به گفته او، از سوی دیگر پویش تلاش کرده روشن کند که مرگ تنها پیامد تراژدی تصادف رانندگی نیست و بخش‌سکین‌تر آن بر دوش آسیب‌دیدگان و خانواده‌هایشان می‌ماند: «کسانی که به دلیل قطع نخاع، معلولیت یا آسیب‌های شدید جسمی، سال‌ها بار مالی، روانی و اجتماعی سنگینی را متحمل می‌شوند. آمارهای وزارت بهداشت نشان می‌دهد تعداد معلولان ناشی از تصادفات که تا ۱۰ برابر بیشتر از تعداد جان‌باختگان ناشی؛ گروهی که بخشی از آنها توان باروری یا امکان تشکیل زندگی مستقل را نیز از دست می‌دهند. این واقعیت، بار دیگر پیوند



هر روز ۳۴ تصادف

پنهان بین تصادفات و کاهش جمعیت را برجسته می‌کند. در تحلیل کرمانپور، تصادف یک «مسئله چندضلعی» است؛ حوزه‌ای که مسئولیت آن تنها بر دوش یک وزارتخانه نیست و از مرز تا دولت، از قوه قضائیه تا پلیس و حتی نهادهای مرتبط با استانداردهای بین‌المللی، نقش مستقیم دارند: «پویش نیز براساس همین نگاه طراحی شده و برای دوره‌ای ۴۵ روزه به اجرا درآمد. پس از پایان این دوره، ارزیابی مستقلی توسط جهاد دانشگاهی انجام شد. یافته‌ها نشان داد بخش درخور توجهی از مردم نام پویش را شنیده‌اند، اما هنوز نسبت به اهداف آن آگاهی کافی ندارند. در این میان، بی‌اعتمادی اجتماعی نیز مانع تأثیرگذاری پیام‌ها بوده است؛ بخشی از شهروندان معتقد بودند تا زمانی که کیفیت خودروها، ایمنی جاده‌ها و یکپارچگی قوانین اصلاح نشود، نمی‌توان فقط از مردم انتظار رعایت داشت».

او معتقد است با وجود این چالش‌ها، چارچوب کلی پویش بر یک اصل استوار است: «در شرایطی که بخش مهمی از عوامل، از خودرو تا جاده و پوشش نظارتی، ایمن نیست، حداقل رفتاری که می‌تواند جان شهروندان را حفظ کند، رعایت بیشتر از سوی خود رانندگان است. از همین رو، وزارت بهداشت برنامه دارد اجرای این حرکت را ادامه دهد و در کنار آن، بسته‌ای از تألیف بیانیه‌دستگاهی را نیز پیگیری کند. این بسته در شورای عالی سلامت و امنیت غذایی تصویب شده و وزارتخانه‌ها و سازمان‌های مختلف را موظف می‌کند در حوزه مسئولیت خود پای کار بایانند». او توضیح می‌دهد که یکی از مهم‌ترین این اقدامات، تدوین نظام رتبه‌بندی ایمنی خودروهاست: «مشابه برجسب‌های انرژی لوازم خانگی، در این طرح قرار است مشخص شود هر خودرو در نظر استانداردهای ایمنی در چه سطحی قرار دارد، سهم‌باز را قرمز، تا شهروندان بداند با چه میزان ریسک پشت فرمان می‌نشیند.

کرمانپور در ادامه به مجموعه‌ای از مصوبات و اقداماتی اشاره می‌کند که با وجود ابلاغ رسمی، هنوز به مرحله اجرا نرسیده‌اند. او توضیح می‌دهد: «سامانه ملی ثبت و مدیریت لحظه‌ای تصادفات» هرچند طراحی و مصوب شده و حتی ابلاغ اجرائی آن نیز صورت گرفته، اما به دلیل متصل‌نبودن دستگاه‌ها و استکاف برخی سازمان‌ها از ارائه داده‌های خود، هنوز عملیاتی نشده است. به گفته او، مجلس و دولت در حال پیگیری الزام دستگاه‌ها به تبادل داده هستند تا سامانه بتواند تصویر لحظه‌ای و واقعی از وضعیت جاده‌ها ارائه کند. او در ادامه به وضعیت دوربین‌های بین‌شهری اشاره می‌کند: «بخشی از دوربین‌ها سال‌ها خراب بود، اما با تخصیص بودجه و پیگیری مستقیم رئیس‌جمهور، اکنون اغلب آنها فعال شده‌اند». باین‌حال، به گفته کرمانپور، «چرخه کنترل مکانیزه تخلفات» هنوز کامل نیست و بخش‌هایی از سامانه‌های کنترلی و رباتیک باید به‌زودی به شبکه اضافه شوند. او تأکید می‌کند که تأخیر در ثبت تخلفات، بازدارندگی قانون را کاهش می‌دهد؛ چراکه گاهی پیام هشدار برای راننده ارسال می‌شود اما جریمه روزها بعد ثبت می‌شود.

آموزش‌های پیشگیرانه و مفهوم «میکرو اسلیپ»

کرمانپور توضیح می‌دهد که وزارت بهداشت ده‌ها کلیپ آموزشی با هدف پیشگیری تولید کرده تا مردم با خطر رانندگی نادرست آشنا شوند. او یکی از مهم‌ترین مفاهیم این دوره را اصطلاح «میکرو اسلیپ» می‌داند؛ حالتی که در آن چشم راننده باز است، اما مغز برای لحظه‌ای وارد خواب می‌شود. او تأکید می‌کند که بسیاری از رانندگان این وضعیت را نمی‌شناسند و همین چند ثانیه «غیبت ذهنی» عامل بسیاری از واژگونی‌ها و خروج از مسیر است. به گفته کرمانپور، بسیاری از بیماران قلبی، روی، اعصاب و روان با مبتلایان به قدرت داروهایی مصرف می‌کنند که می‌تواند تمرکز، هوشیاری و قدرت تصمیم‌گیری را تحت تأثیر قرار دهد. او می‌گوید کلیپ‌های متعددی در این زمینه تولید شده تا بیماران بدانند چه داروهایی را نباید قبل از سفر مصرف کنند و در چه شرایطی اصلا نباید رانندگی کنند.

زمان و شرایط وقوع تصادفات

او همچنین اشاره می‌کند که تصادفات معمولاً در ساعات خستگی شدید یا نزدیک‌بودن راننده به مقصد رخ می‌دهد؛ جایی که فرد تصور می‌کند «تا ۴۰ تا ۵۰ کیلومتر دیگر دوام می‌آورد». او همچنین به قاعده ۳۰-۶۰ می‌پردازد و می‌گوید: «۳۰ کیلومتر مانده به ورودی شهرها، ۶۰ درصد تصادفات رخ می‌دهد. سال گذشته تلاش شد که در حاشیه برخی شهرها کمب‌های استراحت ایجاد شود تا رانندگان بتوانند چند دقیقه توقف کنند. همچنین تصادفات در شب، در آلودگی شدید هوا و در شرایط بارندگی افزایش می‌یابد و وزارت بهداشت می‌تواند در حوزه آگاهی‌بخشی مداخله کند؛ درحالی‌که مدیریت سایر بخش‌ها بر عهده سازمان‌های دیگر است». به گفته او، یکی از نکات مهم آموزش‌ها این است که سرعت مجاز به معنای سرعت مناسب نیست: «راننده باید کیفیت خودرو، شرایط آب‌وهوا و وضعیت جاده و مسافران را در نظر بگیرد. مرگ در چهارراه بی‌قانونی» رخ می‌دهد و هر یک از اعداد چهارراه خودرو، قانون، قانون و درآمد تشکیل زندگی، حق حادّه و مرگ افزایش می‌یابد».

مسئله بین‌المللی با ابعاد اجتماعی و فرهنگی

حسین ایمانی جاجرمی، جامعه‌شناس، در گفت‌وگو با «شرق»، تصادفات رانندگی را مسئله‌ای بین‌المللی و پیچیده می‌داند که جوامع مدرن با هر نوع وسیله نقلیه، از خودروهای چهارچرخ تا موتورسیکلت و وسایل کوچک‌تر، با آن مواجه هستند. او تأکید می‌کند موفقیت در این زمینه نیازمند توجه به چندین بعد است: فرهنگ ایمنی، نظارت پلیسی، ایمنی خودرو، طراحی و زیرساخت‌های جاده‌ای و سیستم‌های امدادی. از دیدگاه ایمانی جاجرمی، عوامل اجتماعی و فرهنگی نقش مهمی در رفتارهای پرخطر رانندگی دارند. او توضیح می‌دهد: «در ایران، بی‌نظمی هنجاری و ضعف در تدوین و اجرای قوانین باعث شده است فرصت‌های رانندگی خطرناک و رفتارهای خوددنامیانه گسترش یابد. این شرایط که به تدریج شکل گرفته و ابعاد آن به‌سختی قابل درک است، زمینه‌ساز افزایش تصادفات و خسارت‌های ناشی از آن شده است». برای درک ابعاد این مسئله، او مقایسه‌ای ارائه می‌دهد: «اگرچه سقوط یک هواپیما با صدها کشته در صدر اخبار جهانی قرار می‌گیرد، اما سالانه حدود ۲۰ هزار نفر در تصادفات رانندگی جان خود را از دست می‌دهند. این عدد، در طول یک دهه، معادل تلفات جنگ تحمیلی است و نشان می‌دهد ابعاد انسانی و اجتماعی تصادفات رانندگی کمتر مورد توجه است». ایمانی جاجرمی می‌گوید این مسئله علاوه بر بعد انسانی، دارای ابعاد سیاسی، اداری، فرهنگی و حیثیتی نیز هست: «کشورهایی که ریسک رانندگی بالایی دارند، از منظر بین‌المللی و حیثیتی در جایگاه پایین‌تری قرار می‌گیرند؛ بنابراین توجه به این موضوع باید در سیاست‌گذاری و تصمیم‌گیری‌های کلان کشور قرار گیرد. در سطح میانی، اصلاح سازمان‌های اجرایی و نظارتی اهمیت دارد. بازطراحی پلیس و قراردادن مسئله ترافیک در اولویت فعالیت‌های پلیسی می‌تواند به کنترل رفتارهای پرخطر کمک کند. تفکیک راهنمایی و رانندگی از پلیس عمومی نیز ممکن است مانع برخورد مؤثر با تخلفات شود». به گفته او، ادراک شهروندان از محیط پیرامون، نقش مهمی در رفتارهای رانندگی دارد: «زمانی که رانندگان بداند تخلفات با مجازات مواجه می‌شود و نظارت کافی وجود دارد، از انجام رفتارهای پرخطر خودداری می‌کنند. در مقابل، نبود نظارت، عملکرد ناقص دوربین‌های ترافیکی و کمبود نیروی انتظامی، زمینه‌ای برای گسترش رفتارهای خلاف و پرخطر فراهم می‌کند. این شرایط منجر به ایجاد نوعی «تعارض بقا در خیابان‌ها» شده و رانندگان تهاجمی و پرخطر، بر فضای ترافیک مسلط می‌شوند». او با اشاره به وضعیت موتورسیکلت‌سواران توضیح می‌دهد که مزیت اصلی آنها تنها توانایی انجام حرکت‌های خلاف است و افزایش تعداد موتورسیکلت‌سواران نیز ناشی از کوتاهی دستگاه‌های مسئول حمل‌ونقل عمومی و عدم نظارت کافی بر ترافیک شهری است.

نقش ساختارهای نهادی

در ایران، بخش شایان توجهی از رانندگان، با وجود داشتن گواهینامه و گذراندن آزمون‌های رانندگی، رفتارهای پرخطر را تهاجمی از خود نشماران می‌دهند و حقوق دیگران را زیر پا می‌گذارند. میزان این رفتارها در محیط‌های با نظارت محدود، رشد می‌کند؛ زیرا وقتی راننده‌ها احساس می‌کنند پامال‌کردن قواعد و حقوق دیگران موجب تسریع رسیدن به هدف یا مزیت رقابتی می‌شود، تقلید و تکرار چنین رفتارهایی افزایش می‌یابد. به این ترتیب، خیابان‌ها به جای تبدیل‌شدن به فضای ایمن ترافیکی، به نوعی میدان نبرد تبدیل می‌شوند. این وضعیت ران ترافیکی است «زنگ‌بازی» که جامعه ایران به نوعی تشویق رفتارهای مخاطره‌آمیز در رانندگی تبدیل شده است: «تحقیقات نشان می‌دهد بخش عمده تصادفات ناشی از دو گروه سنی خاص است؛ رانندگان جوان و سالمندان. این گروه‌ها بیشترین سهم را در ایجاد نقاط پر حادثه یا هات‌اسپات‌های ترافیکی دارند که شناسایی و مدیریت آنها نیازمند سازمان‌های تخصصی مطالعات ترافیکی و بررسی رفتار رانندگان است». به گفته او، با وجود سرمایه‌گذاری درخسور توجه در مهندسی ترافیک و زیرساخت‌های جاده‌ای، مطالعات روان‌شناختی، جامعه‌شناسختی و انسان‌شناختی در حوزه رفتارهای رانندگی کمتر مورد توجه قرار گرفته است. در حالی که بخش مهمی از تلفات و حوادث ناشی از رفتارهای پرخطر رانندگان است، این جامعه‌شناس تأکید می‌کند که مشکل اصلی کاهش تصادفات، کمبود اطلاعات نیست؛ رانندگان گواهینامه دارند و آموزش‌های پایه را دریافت کرده‌اند، مشکل ساختاری است: «کمبود نیروی پلیس، ایمنی پایین خودروها، طراحی نامناسب جاده‌ها و کمبود بودجه و تجهیزات؛ این مسائل نمی‌توانند تنها راه‌حلی برای کمپین‌های اطلاع‌رسانی یا پویش‌های جمعی حل شوند؛ برای اصلاح رفتارها نیاز به سرمایه‌گذاری، مطالعات دقیق و اصلاحات نهادی است». ایمانی جاجرمی معتقد است جامعه ایران در حوزه حمل‌ونقل، اسیر افسانه خودرودمد است: «خودرو در ایران امداد قدرت و جایگاه اجتماعی است؛ این موضوع از پیش از انقلاب و در تمام رؤسای جمهور بعدی دیده می‌شود و تقریباً همه با خودروهای داخلی عکس‌یادگاری گرفته‌اند. مقابل، کشورهای توسعه‌یافته از نیم‌قرن پیش تلاش کرده‌اند این افسانه را کاهش دهند و حمل‌ونقل عمومی مانند قطار، مترو، اتوبوس و مسیرهای درجه‌خوب‌سوار و پیاده‌روی، نابرابری طبقاتی می‌شود. خودرو به سمبل تمایز و برتری تبدیل شده و رقابت برای داشتن خودروهای گران‌قیمت و مجهز، فرهنگ رانندگی را تحت تأثیر قرار داده و رفتارهای پرخطر را تشویق می‌کند».

حسین کرمانپور، مدیر مرکز اطلاع‌رسانی وزارت بهداشت: درحالی‌که بخش‌های مختلف حاکمیتی برای افزایش نرخ ازدواج و فرزندآوری تلاش می‌کنند، وزارت بهداشت با استناد به داده‌ها نشان داده که بخش درخور توجهی از قربانیان حوادث رانندگی افراد پنج تا ۳۵ ساله هستند؛ جمعیتی که ستون فقرات نیروی مولد، بارور و آینده‌ساز کشور است. طرح این واقعیت باعث شده مسئله تصادفات که سال‌ها در حاشیه قرار داشت، دوباره در مرکز توجه قرار گیرد. کمیسیون‌های مجلس، پلیس و نهادهای مرتبط اکنون حساس‌تر از گذشته موضوع را پیگیری می‌کنند