

گفت‌وگو با رئیس انجمن مددکاران در سالروز جهانی یادآوری قربانیان حوادث جاده‌ای

رونق بازار خودرو، بهانه تحمیل مشکلات به جامعه نباشد

سعید برآبادی؛ هر سال در تقویم روزی به نام «روز جهانی یادآوری قربانیان تصادفات جاده‌ای» به ما خاطر نشان می‌کند که حوادث جاده‌ای، از هر نوعی که باشند، زندگی مدرن شده و ماشینی شده ما را تهدید می‌کنند. شدت این تهدید در کشوری مانند ژاپن تقریباً در پایین‌ترین سطح خود قرار دارد و در کشورهایی مانند ایران و برزیل، به حدی بالاست که به عنوان یک پدیده خطرناک از آن یاد می‌شود. آمار بالای قربانیان حوادث جاده‌ای در ایران همچنین یادآوری می‌کند که دیگر مسئله تصادف، یک مسئله ساده نیست و ابعاد آن، به حدی گسترده شده که باید آن را به عنوان یک آسیب اجتماعی در نظر گرفت و سعی کرد، از پیامدها و مشکلات پس از آن کاست. در این گفت‌وگو، سیدحسن موسوی چلک، رئیس انجمن مددکاران ایران، به «**شرق**» می‌گوید لایه‌های مختلف موضوع تصادفات جاده‌ای می‌تواند به صورت مستقیم یا غیرمستقیم بر شاخص‌های سلامت جامعه‌ای تأثیرگذار باشد و به‌همین دلیل باید دولت‌ها و نهادهای غیردولتی فعال در عرصه سلامت اجتماعی در این حوزه برنامه‌ریزی‌های دقیق‌تر و به‌روزتری داشته باشند.

آیا می‌توان سوانح جاده‌ای را در فهرست موضوع‌های اجتماعی در نظر گرفت؟

یکی از موضوع‌هایی که در دنیا در حوزه اجتماعی هم به آن توجه می‌شود، موضوع تصادفات جاده‌ای است؛ چراکه این نوع سوانح، به‌طور مستقیم و غیرمستقیم بر شاخص‌های سلامت (جسمی، روانی و اجتماعی) هر کشوری تأثیر زیادی دارند. پیامدهای تصادفات جاده‌ای می‌تواند منجر به معلولیت‌هایی شود یا خانواده‌ای سرپرست خود را از دست دهد، یا کودکی پدر یا مادر خود را از دست بدهد و به دنبال آن، لزوم ارائه خدمات اجتماعی هم بیش‌ازپیش ضرورت پیدا می‌کند و سازمان‌های اجتماعی و متخصصان اجتماعی، از جمله مددکاران اجتماعی برای ارائه خدمات اجتماعی و انجام حمایت‌های اجتماعی از بازماندگان تصادفات جاده‌ای باید وارد شوند. در سال گذشته بیش از ۱۶ هزار نفر در ایران به‌دلیل تصادف جان خود را از دست داده‌اند؛ به‌عبارت‌دیگر هر ساعت ۲۰۲ نفر در کشور بر اثر تصادف می‌میرند. برآورد‌های آماری هم می‌گوید بین ۸ تا ۱۰ برابر آن هم دچار مصدومیت می‌شوند که برخی نیز به معلولیت منجر می‌شود. سومین عامل معلولیت در کشور، تصادفات جاده‌ای است (از ۱۲ هزارو ۵۰۰ نفر از معلولان ضایعه نخاعی تحت پوشش بهزیستی شش هزارو ۸۲۵ نفر، یعنی معادل حدود ۵۵ درصد، به دلیل تصادفات رانندگی بوده است)، و سومین دلیل اینکه خانواده‌ای در کشور زن سرپرست می‌شود تصادفات است. گزارش‌های سازمان جهانی بهداشت نشان می‌دهد که سالانه در جهان حدود پنج میلیون نفر جان خود را از دست می‌دهند؛ دراین‌میان مرگ‌ومیرهای ناشی از تصادفات جاده‌ای یکی از مهم‌ترین عوامل مرگ‌ومیر در میان کشورهای درحال‌توسعه است. در گزارشی که مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی تهیه کرده است، بانک جهانی، وضعیت ایمنی ترافیک را در ایران قوی دانسته است. همچنین گفتنی است جوانان بیشترین قربانیان تصادفات جاده‌ای هستند. ضمن اینکه ازجمله عوامل تصادفات می‌توان به مصرف مواد مخدر و روان‌گردان‌ها، مشروبات الکلی، خستگی‌ها و عصبانیت‌ها، بی‌توجهی به قانون، ابراز وجود و ... اشاره کرد که ارتباط مستقیمی با حوزه اجتماعی دارند؛ بنابراین، هم عوامل مؤثر بر تصادفات جاده‌ای و هم پیامدهای آن به‌گونه‌ای است که موضوع تصادفات جاده‌ای جزء لاینفک حوزه اجتماعی محسوب می‌شود. گرچه در ایران کمتر به این موضوع توجه شده است، فراموش نکنیم تصادفات جاده‌ای روی اطرافیان و بستگان افراد

جاده‌ها بگویند:

امدادگران هلال‌احمر شاید اولین افرادی باشند که به محل حوادث جاده‌ای وارد می‌شوند؛ آنها در روزهای گرم و سرد سال، در بهترین شرایط و ناگوارترین لحظه‌ها، در جاده‌ها حاضرند تا ما را از خطرات سفرهای جاده‌ای محافظت کنند و شاید به همین دلیل است که می‌توان از دانش و تجربه‌شان در حوزه جاده‌ها بهره گرفت. در این گزارش، از هفت امدادگر درخواست کرده‌ایم هفت محور و جاده خطرناک داخل کشور را برپایان تشریح کنند و از تجربیات خود برای کاهش خطرات رانندگی در این جاده‌ها بگویند:

جاده اسلام به خلخال تکه‌ای بهشت

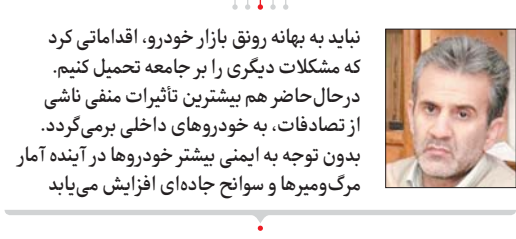
سجاد امیربان: جاده ۷۰۰ کیلومتری اسلام به خلخال که استان اردبیل را به گیلان و زنجان متصل می‌کند، ۱۸ کیلومترش از گردنه الماس در حوزه است حفاظتی استان اردبیل و بقیه از حوزه است حفاظتی استان گیلان می‌گذرد. محور اسلام به خلخال را به این دلیل محور سخت‌گذر می‌گویند چون سه‌هزارو ۳۰۰ متر از سطح دریا بالاتر است و برای همین بیشتر ماه‌های سال، این جاده در معرض ریزش کوه و جاری‌شدن سیل قرار دارد. بهتر است در فصل زمستان و پاییز برای رفتن به اردبیل، فکر گذشتن از این محور را از سرتان بیرون کنید. با وجود این و با تمام خطرهایی که در این جاده مسافران را تهدید می‌کند، خیلی از آنها نمی‌توانند از خیز ریزبایی و جاذبیت این جاده بگذرند و هرکس از این راه می‌گذرد، احساس می‌کند که مسیر بهشت قرار گرفته و از زیبایی آن به وجد می‌آید. محور اسلام به خلخال، راه پیچ‌درپیچ در دامنه‌های سبز کوهستان است؛ جایی بکر و سبز که بیشتر نقاطش را می‌پوشاند، وجود هم زیاد در این منطقه، دید راننده‌ها را خیلی کم و محدود می‌کند و همین دید کم، باعث می‌شود خیلی از راننده‌ها به‌رتنگه جاده خود را بینند و به ته دره سقوط کنند. در این جاده سیل زیاد جاری می‌شود و هر سال احتیاج به مرمت و بازسازی پیدا می‌کند و از طرف دیگر، جاده‌ای باریک است که باید با احتیاط و هوشیاری کامل از آن گذشت. با وجود اینکه راه‌آداران سعی می‌کنند این جاده را از هر نظر برای رانندگی مساعد کنند، اما بافت جاده زیرساخت نامناسب جاده، پیچ‌های خطرناک و خطای انسانی، احتمال تصادف را در جاده اسلام به خلخال بالا می‌برد و باید راننده کاملاً هوشیار بود.

هراز و هزاران خطر

سعید محمدزاده: نزدیک‌ترین مسیری که می‌شود از تهران به آمل رسید، جاده هراز است؛ جاده‌ای که راه برای رسیدن به قله مداوند هم ساده کرده. جاده هراز با ۱۴ تونل که طولانی‌ترین آن به هزارو ۵۰۰ متر می‌رسد، بعد از جاده چالوس، مهم‌ترین جاده تهران– مازندران به شمار می‌رود و نسبت به قدمت جاده چالوس، تازه‌ساخت‌تر است و خیلی از مسافران برای اینکه خودشان را به شمال برسانند، این راه را انتخاب و از جاده‌های درگدگری، تاریخی، طبیعی و مذهبی این



هم تأثیر می‌گذارد و ازآنجایی‌که جامعه، نیروی انسانی خود را از دست می‌دهد و مجبور می‌شود هزینه‌های زیادی در این حوزه انجام دهد؛ بنابراین جامعه نیز از این حوزه تأثیرات منفی زیادی می‌پذیرد. ضمن اینکه از تأثیرات اقتصادی تصادفات نیز نباید غافل شد. در ایران براساس پژوهشی که مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی ارائه کرده است، هزینه‌های اقتصادی اجتماعی تصادفات حدود هشت درصد تولید ناخالص داخلی است. براساس این آمار، هزینه اقتصادی– اجتماعی تصادفات در ایران در سال ۱۳۹۰ معادل ۵۱هزارو ۹۱۰ میلیارد تومان بوده است. آمار دیگری از تهران ارائه کنم. در سال ۱۳۹۲ فقط بیمه ایران برای حوادث رانندگی و تصادفات در این استان ۲۸۲میلیارد و ۶۵۶میلیون و ۶۳۵هزار تومان پرداخت کرده است. گرچه محاسبه هزینه‌های نامحسوس این بخش نیز بسیار درخرو توجه است. گاهی اوقات نیز تأمین پول دیه و هزینه‌های مربوط به



تصادفات، زندگی افراد را دچار اختلال جدی می‌کند.

آ بر اساس قانون چه نهادهایی مسئول کاهش آسیب در زمینه سوانح جاده‌ای هستند؟ این نهادها چگونه و به چه گروه‌هایی خدمات می‌دهند؟
ما باید از تمام ظرفیت‌ها برای کاهش تصادفات بهره بگیریم؛ اما نقش آموزش دراین زمینه بسیار مهم است؛ چراکه در بین سه عامل جاده، وسیله نقلیه و انسان،

۷ جاده خطرناک ایران

جاده استفاده می‌کنند. این جاده آن‌قدر مسافر دیده که آماری هم گویند در روزهای نوروز میان چهار میلیون مسافر است. حجم زیاد تردد در کنار ظرفیت کم جاده، گاهی موجب به‌وجودآمدن ترافیک‌های بسیار طولانی می‌شود، برای همین تلاش می‌کنند تا این جاده را از دو باند به چهار باند ارتقا دهند و تا به امروز نیمی از جاده چهارباند شده است.
بااین‌حال، جاده هراز جاده‌ای ناامن بود و بخشی از این ناامنی، علاوه بر عوامل انسانی، به زیرساخت‌های آن برمی‌گردد. آمار تصادفات رانندگی در جاده هراز بسیار بالاست. این جاده در زمان ساخت نیز کشته و زخمی‌های زیادی برجای گذاشته. از دیدگاه اداره راه‌آهوترابری استان مازندران، کیلومتر ۱۸ تا ۲۲ جاده رودهن به سمت امامزاده‌هاشم، بحرانی‌ترین قطعه این راه از نظر سقوط بهممن است. اگرچه تونل بهممن‌گیر امامزاده‌هاشم واکنشی به این خطر است، ولی این بهممن‌گیر در سال ۱۳۷۶ نتوانست از جان ۳۲ مسافری که در همین نقطه زیر بهممن ماندند، حفاظت کند. با وجود این، بازهم این عوامل انسانی است که بیشترین علت تصادفات را رقم زده است. علاوه بر این سوانح جاده‌ای، آلودگی هوای داخل تونل‌های جاده هراز هم بسیار بیشتر از استانداردهاست و خطرانی را برای ترددکنندگان ایجاد می‌کند که برای ایمن موضوع هم فعلاً کاری صورت نگرفته است.

گردنه حیران، حیران می‌کند

یوسف شافانیا: گردنه حیران، مسیر ارتباطی آستارا و اردبیل است. این گردنه که آخرین منطقه حفاظتی استان اردبیل به شمار می‌رود، از یک طرف مشرف به کوه‌های پوشیده از جنگل‌های انبوه است و از طرف دیگر، مشرف به دره‌ای نه‌چندان عمیق که از میان آن رود آستارا، آقچای عبور می‌کند و این رود، تعیین‌کننده مرز استان گیلان ایران و کشور آذربایجان است. این گردنه در بیشتر زمان‌ها زیر پوششی از مه قرار دارد و از نظر طبیعی دره‌ها و کوهپایه‌های آن، پوشیده از گل‌ها و گیاه است. با وجود این، این گردنه چندان مرتفع نیست و ارتفاع بلندترین نقطه آن از سطح آب‌های آزاد فقط حدود هزارو ۵۰۰ متر است؛ درواقع علت اصلی مه تقریباً دائمی گردنه حیران، رطوبت دریای خزر است. نه ارتفاع زیاد این گردنه، بلکه حیران از این نظر نیز اهمیت دارد که یکی از روستاهای تاریخی و بلیاق بزرگ‌ترین هویت آستارا و قشلاق‌های غربی و شمالی این شهرستان در گذشته بوده. مهم‌ترین علتی که گردنه حیران به این نام مشهور شده، به دلیل ریزبایی حیرت‌انگیز این منطقه است. جاده، کوه و جنگل در کنار هم مناظر ریزبایی را خلق کرده‌اند و زیبایی بی نظیری دارد. اما حوادث و تصادفات مرک‌باری که در این گردنه به خاطر پیچ‌های خطرناک، مه دائمی،

زاویه

گفت‌وگو با رئیس انجمن مددکاران در سالروز جهانی یادآوری قربانیان حوادث جاده‌ای

نقش عامل سوم، یعنی انسان، بسیار مهم است؛ حتی برخی از پژوهش‌ها نقش عامل انسانی را تا ۸۵ درصد هم پیش‌بینی کرده‌اند؛ اما می‌توان از ظرفیت‌های دستگاه‌هایی مانند صداوسیما، راهنمایی رانندگی (ناجا)، آموزش و پرورش، دانشگاه‌ها، فرهنگ و ارشاد اسلامی، به‌ویژه ظرفیت‌هایی مانند مطبوعات، خبرگزاری‌ها، سینما، فیلم، بهزیستی، جمعیت هلال احمر، وزارت بهداشت‌ودرمان و آموزش‌پزشکی، به عنوان دستگاه‌های محوری‌تر دراین‌زمینه یاد کرد.

آ فارغ از نهادهای دولتی و رسمی، نهادهای مدنی و «ان‌جی‌او»‌ها تا چه حد در زمینه کاهش آسیب‌های سوانح جاده‌ای وارد عمل شده‌اند و آیا می‌توان دراین‌زمینه از الگوهای خوب خارجی هم یادی کرد؟

در ایران سازمان‌های غیردولتی دراین‌زمینه زیاد فعال نیستند. ما در انجمن مددکاران اجتماعی ایران، چند سالی است که وارد این حوزه شده‌ایم. نشست‌های علمی مرتبط با ابعاد اجتماعی تصادفات رانندگی را برگزار و با همکاری دانشگاه لایپزیک آلمان و علوم بهزیستی و توان‌بخشی دوره مقدماتی تربیت مربی در حوزه اجتماعی تصادفات را برگزار کرده‌ایم. کمپین‌هایی نیز دراین‌زمینه ایجاد شده است. در آخرین کنفره بین‌المللی که هفته قبل در دانشگاه تهران برگزار شد، همکاری و حضور داشتیم، بولتن‌هایی را آماده کردیم؛ ولی هنوز دست‌اندرکاران این حوزه به ضرورت اهمیت بخش اجتماعی تصادفات پی نبرده‌اند. در آلمان طرف مدت ۴۰ سال، فوٹی‌های ناشی از تصادفات جاده‌ای از بیش از ۲۱ هزار نفر به ۳۶۰۰ نفر کاهش یافت و مهم‌ترین دلیل آن هم استفاده از ظرفیت‌های سازمان‌های غیردولتی فعال در حوزه‌های مختلف، ازجمله زنان، کودکان، جوانان و تشکل‌های اجتماعی و فرهنگی بود.

آ در شرایط ایدéal، حمایت از خانواده‌های جان‌باختگان و آسیب‌دیدگان حوادث جاده‌ای چگونه باید انجام شود؟ این شرایط ایدéal نسبت به شرایط فعلی چقدر فاصله دارد؟

درحال‌حاضر در کشور در حوزه اجتماعی خدمات خاصی ارائه نمی‌شود که از قبل تعریف شده و جایگاه قانونی داشته باشد؛ ولی می‌توان در چند بخش این حمایت‌ها را انجام داد. حمایت از کسانی که عزیزی را از دست داده‌اند به منظور بازتوانی و بازگشت آنان به ادامه زندگی و ایفای نقش‌های اجتماعی خود در جامعه. حمایت از بازماندگان این سوانح به اشکال مختلف، اعم از خدمات مشاوره‌ای و حمایتی از بازماندگان، تسهیل دسترسی به خدمات اجتماعی روانی – اجتماعی موردنیاز بازماندگان، معرفی منابع اجتماعی، حمایت از کودکان بازمانده از تصادفات جاده‌ای، انجام مداخلات اجتماعی سریع و به‌موقع و تخصصی با بهره‌گیری از روش‌های مختلف مددکاری اجتماعی و از همه مهم‌تر، اقدامات پیشگیرانه دراین‌زمینه و بررسی‌های اجتماعی قبل از اخذ گواهینامه‌ه، ارائه خدمات اجتماعی و روانی بعد از تصادفات به رانندگان و اخذ گواهینامه مجدد.

آ ازآنجایی‌که خودرو به عنوان یکی از سه عنصر حوادث جاده‌ای نقش تعیین‌کننده‌ای دراین‌زمینه دارد؛ افزایش تولید خودرو و خرید اتلانی‌که به نیازگی ایرانی‌ها از دو شرکت داخلی داشته‌اند چه آینده‌ای را برای حوادث جاده‌ای کشور ترسیم می‌کند؟

نباید به بهانه رونق بازار خودرو، اقداماتی کرد که مشکلات دیگری را بر جامعه تحمیل کنیم. درحال‌حاضر هم بیشترین تأثیرات منفی ناشی از تصادفات، به خودروهای داخلی برمی‌گردد. به نظر من بدون توجه به ایمنی بیشتر خودروها این اقدام در آینده آمار مرگ‌ومیرها و سوانح جاده‌ای را افزایش خواهد داد. حفظ جان انسان مهم‌تر از هر چیزی است که نباید فدای هیچ تصمیمی شود.

به گفته وی، اصلی‌ترین

که مصدوم را با ایمنی و کمترین آسیب به بیمارستان می‌رسانیم، شیرینی خاصی دارد و دیگر مهم نیست آن فرد داند چه کسی آنها را نجات داده.

محور زنجان– میانه؛ زیرساخت جاده خوب نیست حامد مهبروز: عمده‌ترین خطری که راننده‌ها را در این منطقه تهدید می‌کند، ورودی آذربایجان است؛ دقیقاً ورودی شمال غربی محور زنجان– میانه. بیشتر تصادفات در این محور یا در اتوبان پیامبراعظم رخ می‌دهد یا در منطقه پلدختر، چون زیرسازی اتوبان پیامبراعظم با وجود اینکه چند سال پیش افتتاح شده، زیاد خوب نیست، سربالایی و سربالینی زیادی دارد. جاده دوطرفه پلدختر، در منطقه کوهستانی قرار گرفته، شیب دارد و اکثراً تصادفات در این منطقه به دلیل برخورد خودروها در مسیر دوطرفه است. همچنین واژگونی‌های زیادی به دلیل سرعت غیرمجاز رخ می‌دهد و شدت تصادفات بالاست. اگر باور کنید، در محور زنجان به میانه آمار فوتی ۷۰ درصد است و فقط ۳۰ درصد سرنشینان حادثه از مرگ نجات پیدا می‌کنند و مصدوم می‌شوند. به‌نظر من، اگر راننده‌ها، سرعتی که پلیس‌ها روی تابلوها اعلام کرده را رعایت کنند، ۵۰ درصد تصادفات کاهش پیدا می‌کند. در بخشی که پایگاه ما هست چون پلیس‌راه حضور کم‌رنگی دارد، با سرعت زیاد حرکت می‌کنند و بسیرا حادثه‌ساز است.

علی حصاری: سال ۸۲، هم‌زمان با زلزله بم، عضو سازمان هلال‌احمر شدم. پایگاهی که ما درحال‌حاضر در آن مستقر هستیم، در ۲۵ کیلومتری نیشابور به سبزوار و ۳۵ کیلومتری نیشابور به سمت جاده مشهد است. در این ۹۰ سال حادثه‌های زیادی را به چشم دیده‌ام که بسیار تأسفک‌بار هستند. از سال ۸۶ تا ۸۷ آمار فوتی‌ها در این جاده خیلی زیاد شد. البته قبل از اینکه جاده سبزوار به نیشابور دوبانده شود، به دلیل جاده‌های فرعی زیاد در این مسیر، باز هم تصادف‌ها زیاد بود. اما با وجود دوبانده‌شدن هنوز شاهد تصادفات بدی هستیم که مهم‌ترین علت آن خواب‌لودگی و خستگی زیاد راننده‌هاست. راننده‌هایی که از سمت تهران به سمت سبزوار حرکت می‌کنند، نمی‌خواهند در نیشابور استراحت داشته باشند و قصد دارند سریع‌تر، مسیر را به پایان برسانند که به دلیل خستگی و خواب‌آلودگی زیاد، خودرو آنها واژگون می‌شود. این تصادفات هم اکثراً در زمان مشخصی اتفاق می‌افتد، یعنی بین سه تا شش صبح و پنج تا هشت شب. خواهشی که از مردم دارم، این است که استراحت داشته باشند و راننده‌های محترم لجبازی نکنند. بارها دیدم‌ا راننده به دلیل لجبازی و برای اینکه در مقابل سرنشین‌های ماشین کم‌نیازد یا زودتر به مقصد برسد، با راهی می‌شود یا دچار شوک یا استرس می‌شود. برای همین در آن وضعیت، نجات‌دهنده در خطرشان نمی‌ماند. اما همین

پیام

۹۰درصد تصادفات در کشورهای متوسط است

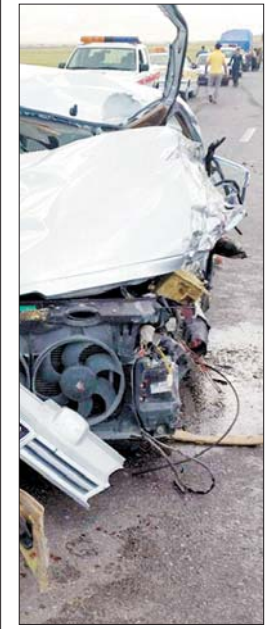
بسیست‌وچهارم آبان‌ماه، مرکز اطلاعات سازمان ملل متحد در تهران پیام دبیرکل این سازمان را به مناسبت روز جهانی قربانیان ترافیک جاده‌ای منتشر کرد.

در این پیام که همه‌ساله در ۱۵ نوامبر و به یاد قربانیان حوادث جاده‌ای منتشر می‌شود، دبیرکل سازمان ملل نگرانی خود را از کشته‌شدن بیش از یک‌میلیون و ۲۵۰هزارنفر در تصادفات جاده‌ای اعلام کرده است.

در متن این پیام که در اختیار روزنامه «شرق» قرار گرفته، آمده است: «با وجود بهبود ایمنی جاده‌ای، هر ساله یک‌میلیون و ۲۵۰هزار نفر در تصادفات جاده‌ای جان خود را از دست می‌دهند».
بان کی مون در پیام خود دولت‌ها را فراخوانده تا قوانین مربوط به سرعت غیرمجاز، رانندگی در حال مستی، اجباری‌کردن بستن کمربند ایمنی، الزامی‌بودن استفاده از کلاه ایمنی برای موتورسیکلت‌سواران و رعایت موازین ایمنی کودکان در خودروها را تشدید کنند.

از سوی دیگر، این پیام سازمان ملل خطایی هم به کشورهای درحال‌توسعه دارد چراکه براساس آثاری که در اختیار بان کی مون قرار گرفته، متأسفانه ۹۰درصد از تصادفات جاده‌ای دنیا در کشورهایی با درآمد متوسط و کم رخ می‌دهد.

دبیرکل سازمان ملل متحد همچنین گفته است: «تصادفات ترافیکی عامل اصلی مرگ جوانان بین سنین ۲۹ تا ۳۵ سال است».
این اظهارات در حالی است که براساس نمودارها، در کشورهای درحال‌توسعه، بخش عمده‌ای از کشته‌شدگان حوادث جاده‌ای را عموماً همین جوان‌ها تشکیل می‌دهند که می‌تواند به‌نوعی باعث اتلاف سرمایه‌های اجتماعی شود. به گفته وی، اصلی‌ترین



قربانیان حوادث رانندگی در دنیا، عابیران پیاده و راکبان دوچرخه و موتورسیکلت هستند که تقریباً نیمی از مرگ‌ومیرهای ناشی از تصادفات را تشکیل می‌دهند.

پیام بان کی مون در حالی منتشر شده است که سال ۲۰۱۵ برای بسیاری از کشورهای اروپایی، سال اصلاح شرایط جاده‌ای، تشدید قوانین و رعایت بیش‌ازحد احترام به حقوق عابیران پیاده لقب گرفته تا آنها در حین عبورومرور در شهر و خصوصاً جاده‌های بین‌شهری، از امنیت بیشتری برخوردار باشند. به نظر می‌رسد که سازمان ملل در کنار نگرانی‌های رایجی که درخصوص حوادث اخیر و بعضاً تروریستی دنیا دارد، سعی می‌کند با گرامیداشت روز ۱۵ نوامبر و تأکید بر افزایش حوادث جاده‌ای، جهان را به‌سوی امنیت بیشتر رانندگی و حضور در جاده‌های شهری و بین‌شهری رهنمون کند.

به‌عنوان‌مثال می‌توان به حمایت سازمان ملل از طرح‌های سرنشین‌های ماشین کم‌نیازد یا زودتر به مقصد برسد، یا راهی که از روی پدال گاز برمی‌دارد و نمی‌خواهد برای دقایقی هم که شده استراحت کند و با همین لجبازی، فرزند و همسر خود را از دست می‌دهد.

شماره ۲۴۵۶ • سیزدهم روزنامه

دریچه

وقتی چهره‌ها تصادف می‌کنند

هما نصرتی: عموماً وقتی پای صحنه تصادفی می‌رسیم، کشته‌ها و زخمی‌ها را نمی‌شناسیم و به همین دلیل آثار روانی و ضایعه آن اتفاق کمتر در خاطرم‌ان می‌ماند، اما مرگ و زخمی‌شدن چهره‌های مشهور بر اثر تصادف، قلب ما را تکان می‌دهد. تاریخ‌شدن چهره‌های روزهای ورود ماشین به ایران شاهد تصادف و حتی مرگ هنرمندان، سیاست‌مداران، ورزشکاران و دیگر چهره‌های مشهور بوده و تا امروز نیز زنجیره این اتفاقات تلخ ادامه دارد:

اولین تصادف
«غلامحسین درویش»، معروف به «درویش‌خان» یکی از موسیقی‌دانان نامدار ایران، اولین کسی بود که در زمان رضاشاه با یک ماشین تصادف کرد. درشکه او به صورت کاملاً اتفاقی با ماشینی که متعلق به مظفرالدین‌شاه قاجار بود، تصادف کرد و همین موضوع به مرگ درویش‌خان ختم شد. ماجرا به زمانی برمی‌گردد که تعداد ماشین‌هایی که در شهر رفت‌وآمد می‌کردند، هنوز به ۵۰ دستگاه هم نمی‌رسید. در آن زمان هنوز هیچ قانونی برای گرفتن گواهی‌نامه و رعایت قوانین راهنمایی‌ورانندگی وجود نداشت. به همین دلیل اکثر رانندگان به‌سختی در همان چند خیابان سنگ‌فرش‌شده پایتخت تردد می‌کردند. درویش‌خان در نیمه شب دوم اسفند سال ۱۳۰۵، بعد از تمام‌شدن کلاس موسیقی، برای برگشتن به منزل، یک درشکه دواسبه گرایه می‌کند. زمانی که درشکه حامل درویش‌خان وارد خیابان سپه می‌شود، اتومبیل مظفرالدین‌شاه از جهت مخالف با درشکه و اسب‌ها تصادف می‌کند. اسب‌های درشکه درجا تلف می‌شوند و درویش‌خان از درشکه به بیرون پرتاب می‌شود و به‌شدت از ناحیه سر با زمین برخورد می‌کند.



مرگ فروغ فرخزاد

ظهورالدوله فقط مآوای درویش‌خان نیست؛ این گورستان همان گورستانی است که در تپهٔ «فروغ فرخزاد» پناه داده است؛ شاعره‌ای که از مشهورترین قربانیان تصادف رانندگی محسوب می‌شود. مرگ فروغ نیز شباهتی با مرگ درویش‌خان دارد، زیرا مستقیم بر اثر تصادف رانندگی نبوده است، بلکه به گفته برخی از شاهدان، بعد از تصادف سر فروغ به حاشیه جدول خیابان برخورد کرده و جان سپرده است. فروغ فرخزاد در روز ۲۴ بهمن ۱۳۴۵، هنگام رانندگی با اتومبیل جیب شخصی‌اش، بر اثر تصادف در جاده دروس– قلهق در تهران جان باخت. جاده روز چهارشنبه ۲۶ بهمن، با حضور نویسندگان و همکارانش در گورستان ظهیرالدوله به خاک سپرده شد.

علی‌دایی‌ومعجزه زندگی

البته تمام تصادفات هم به مرگ ختم نمی‌شوند؛ در بسیاری از این تصادفات، چهره‌های مشهور دچار آسیب‌های شدیدی می‌شوند که خبر اتفاق را به سرتیتر رسانه‌ها بدل می‌کند. ساعت هشت و نیم روز بیست‌وهفتم اسفند سال ۱۳۹۰، علی‌دایی در بازگشت از اصفهان دچار یک سانحه رانندگی شد که برای مدت کوتاهی آقای گل جهان را بین مرگ و زندگی قرار داد. خودرو پرادو علی‌دایی در کیلومتر هشت ورودی شهر بادرود در آزادراه نطنز–کاشان، واژگون شد اما خیلی زود آمبولانس، او را به بیمارستان شهیدبهشتی شهرستان کاشان منتقل کرد تا جانش محفوظ بماند. حالا چهار سال از آن روزها گذشته و انتهایی که علی‌دایی را در مجامع ورزشی می‌بیند، به‌سختی باور می‌کنند او چه حال‌وروز بدی را پشت‌سر گذاشته است، اما خودش در یک مصاحبه، زنده‌ماندنش را به معجزه تعبیر کرده بود.

مرگ همسر بنیامین

گاهی تصادفات جاده‌ای به مرگ عزیزی ختم می‌شود که تلخی آن تا سال‌ها کاه هنرمندان را تلخ خواهد کرد. نمونه‌ها دراین‌میان بسیار است، اما یکی از مهم‌ترین‌شان، مرگ همسر بنیامین بهادری است که دو سال پیش در زمستان اتفاق افتاد. حادثه دلخراش تصادف بنیامین بهادری و همسر مرحومش، نسیم حشمتی، خبر ناگوری بود که آذرماه سال ۹۲ روی خروجی تمام خبرگزاری‌ها قرار گرفت. این حادثه دلخراش، بسیاری از هنرمندان را به واکنش واداشت تا جایی که رضا صادقی که با نیلور به یکی از ویژه‌برنامه‌های تلویزیونی پیدا حاضر شود، از این حضور عذر خواست. حوالی ساعت چهار عصر جمعه ۲۹ آذر بنیامین بهادری با نسیم حشمتی، همسرش و دختر دو ساله‌اش سوار بر خودرو ماتیاز از بزرگراه شهید باکری وارد اتوبان همت غرب می‌شوند، رانندگی خودرو بر عهده نسیم حشمتی بود و وی آرام و با سرعت معمولی رانندگی می‌کرد، ناگهان یک پژو۶۰ نوکممدادی با سرعت زیاد به خودرو بنیامین بهادری برخورد کرد و اثر این تصادف سهمگین، خودرو ماتیاز واژگون شد. دقایقی پس از این سانحه و درحالی‌که اتوبان همت ترافیک ناشی از تصادف را سیری می‌کرد، آمبولانس اورژانس سررسید و به‌سرعت نسیم حشمتی که به‌شدت دچار آسیب شده بود را به بیمارستان پیامبران انتقال داد. همسر بنیامین بهادری با سرعت زیاد به بیمارستان پیامبران به‌سرعت راهی اتاق‌عمل شد. پزشکان تلاش برای نجات وی را شروع کردند، اما هرچه تلاش‌ها بیشتر می‌شد، امید برای زنده‌ماندن رنگ می‌باخت. غرقه‌های ساعت به شش عصر که رسید، پزشک معالج از اتاق‌عمل بیرون آمد و خبر تلخ مرگ نسیم حشمتی را به بنیامین داد.

مرگ چهره معروف «شاه‌رهد»

آخرین نمونه مرگ چهره‌های معروف هم هفته گذشته رخ داد. تصادف دو دستگاه پژو در محور گناوه به دیلم (۱۰ کیلومتری دیلم)، چهار نفر از سرنشینان یکی از خودروها را به کام مرگ فرستاد که در میان آنها، نام «قائد اسلامی‌نسب» از چهره‌های معروف حوادث روزهای انقلاب قرار داشت. قائد اسلامی‌نسب همان چهره معروف انقلابی است که در روز روز شاه از ایران، در ۲۶ دی ۵۷، روزنامه اطلاعات را روی سر خود گذاشته بود. این چهره انقلابی مسئولیت‌های مختلفی در شهرهای دیلم و گناوه داشت و در استان خوزستان نیز سابقه فرمانداری بندر ماهشهر را نیز داشته است. وی به مدت دو سال فرماندار دیلم، چهار سال فرماندار دشت آزادگان و بیش از یک‌سال نیز فرماندار ماهشهر بود. قائدینسب کاندیدی حوزه پوشهر، گناوه و دیلم در نهمین دوره مجلس شورای اسلامی و همچنین فرماندار نمونه کشور در سال ۹۹ نیز بود.