

∢روزبي تصادف اين روزها تبديل به آرزويي محال و دست نيافتني شده است

♦ ایران بادار ابودن یک در صداز جمعیت جهان، حدود ۲ در صد تلفات انسانی ناشی از تصادفات دنيارابه خوداختصاص دادهاست

میزان تصادفات در ایر ان ۲۰ برابر سایر کشور هاست.

♦در ایسران، در هر ۱۹دقیقه یک نفسر در جاده ها جان خود را از دست می دهد و در هر ۲ دقیقه خبر مصدومیت جدی و حتی معلولیت همیشگی یک نفر بر اثر حوادث رانندگی به اعضای خانوادەاشمىرسد.

ت سال ۵٬۱۳۹۳ هزار و ۸۰۱ تن در حوادث مختلف رانندگی جان خود را از 🖌 در ۴ماهه نخسـ دست دادند که این رقم بیشتر از کشته شدگان آمریکا (۴هزار و ۴۸۷ نفر) در جنگ با عراق در سال ۲۰۰۳میلادیاست

🗲 سـال ۱۳۷۷ تا ۱۳۸۸ بیش از ۲۶۵ هزار نفر در حوادث رانندگی در جاده های کشور کشته و بيشتراز ٢ميليون نفر مصدوم شدهاند.

بر آورد خسارات تصادفات چندان آسان نیست اما صاحب نظران به نوعی میزان آن را سالانه بیشاز ۵هزارمیلیارد تومان بر آوردمی کنند. هر چند بر اساس اعلام سازمان پز شکی قانونی، آمار مر گومیر جادهای در یک دهه گذشته به ۱۹ هزار نفر در سال ۱۳۹۲ رسیده است.

سالانه حدود ۵۰ میلیون قبض جریمه برای رانندگان متخلف ایرانی صادر می شود اما فقط ۲۲درصد تخلف خودرامی پذیرندو ۷۸درصداز طریق توهین، تطمیع، تهدیدیا چانهزنی درصددتوجيه تخلف خودبرمى آيند.

باطل شدن گواهینامه و جریمه هایی که منزلت و جایگاه

اجتماعي فردرا تهديد مي كند، اعمال مي شوداماً به نظر

مى مىرسدبازدارندەنبودن مجازاتھا،برخوردىكسانقانون با فردى كەبارھابەدلايل يكسـان توبيخ شدەبالفرادى

که به ندرت مرتکب تخلفات رانندگی می شوند، از جمله مشکلات و کاستی های قوانین در کشور مااست. در این

رابطه رئیــس پلیس راهنمایے و رانندگے تھران اعلام

ر. کرده کـه جریمه های رانندگی یک روز تهـران با تعداد جریمه های رانندگی یک سال قاره اروپا برابری می کند.

نربروز حــوادث مختلف رانندگــی و تصادفات جادهای کارشناســان دلایل مختلف ی رابیان کردهانــد. یکی از

مهُم ترین واصلی ترین دلایل مربوط به حرکات خطرناک راننده است؛ راننده ای که مهارت زیادی در زمینه آشنایی

باخودروونحوه كنترل أن ندار د،مي تواندموجب حوادث

مر گباری در جادهها شود. اما تنها نبود مهارت نیست که به بروز تصادف منجر می شــود، بلکه مصرف موادمخدر ،

داروهای خــواب آور و مشــروبات الکلی که انســان را از روسی کرد برور می کنداز مهم ترین دلایل بروز سوانح

رانندگی است. در تصادفات رانندگی نباید از نقش عاب

ر بر بی بر بر بی بر بی بی بی بر بی بی بر پیادہ بہ راحتی چشمہوشی کر دزیرا برخی از عابران پیادہ در شرایط مختلف رفتارہای پر خطری از خود بروز

میدهند؛ به عنوان نمونه به جای عبور از خط عابر پیاده و پل های مخصوص عابران، از وسط خیابان ردمی شوندو با

ين كارمى توانندحادثه ساز شُوند.

که یکــی دیگر از دلایــل افزایش حوادث رانندگی، فشار زیاد کاری

خارج كمرشــكن زندگى، تورم

و گرانی، بسیاری لوقات شاهدیم افرادی کـه رانندگـی میکنند، چندشغله هستند تا از این طریق

بتوانندمعاش زندكي خودرا تأمين

کنند. در این شـرایط خُسَـتگی

بر انندگان اسا

ین دارمی بوانند عدت سر سوسہ افزون ہے عوامل مورد اشــارہ، بسیاری از کارشناسان بر این باورند

ت; ببرا به دليل

وخواب بر فرد غلبه می کند و تعبادل وی را در رانندگی

رفتارهـًای پرخطــر در رانندگــی، علاقهمنــدی به

سبقَتْهای غیر مجاز، نداشتُن تمرکز، خودنمایی و تلاش برای جلب توجه دیگران از اساســـی ترین دلایل رفتاری

در وقوع تصادفات به شــــمار مـــ روند؛ علـــت ۸۵در صداز

ست، توجه نکردن به آموزش های لازم در زمان گرفتن

گواهینامه و فرهنگ غلط رانندگی مهم ترین دلیل رفتار پرخطر رانندههاست.امروزهنزدیک به سه پنجم از حوادث

جادهای که به مر گ یا معلولیت ختم مے شـــوند ناشے از

عوامل انسانی به تنهایی نمی تواند دلیلی برای وقوع

سوانح جادهای باشـد. نباید فراموش کرد که استاندارد فودروهاي توليدداخل وبرخى از خودروهاي وارداتي در

سطُح پَایینی قرار دارد و تَارَمانی که اینُ نقص های فنی برطرف نشودنمی توان انتظار داشت که حوادث رانندگی

کاهش بندا کند هر جند در سال های گذشته طرحهانی

عوامل أنسانى ورفتارهاى شخصيتى ه

جادهای کشور عامل انسانی و رفتار های رانندگان

آثار روحي ورواني از دس

طرحنو | لیلامهداد | از سال ۱۳۰۵ خورشیدی که «غلامحسین درویش» معروف به «درویش خان» موسیقیدان شهیر و نوازنده برجسیته تار در اثر برخورد ،رشــکهاش با یــک خــودرو وارداتــی در خیابان.های ر تهران جــان خود را از دســت داد، بروز فاجعــهای به نام «تصادفاتجــادهای» در ایــران کلید خورد که ســالانه هزاران نفر از مردم کشور را به کام مرگ می فرستدو دمها هزار نفر رامعلول ومجروحمی کند.

مرز طرز استون ومجروع می عند. تصادفات را تندگی در ایران یکے از مهمترین دلایل مرگ ومیر است و جالب است که بدانیم ایسران با دارا بودن یک درصد از جمعیت جهان حدود ۲درصد تلفات انسانی ناشــیاز تصادفات دنیا را به خود اختصاص داده و میزان تصادفات در ایران ۲۰ برابر ســایر کشورهاست. در ایــران در هر ۱۹دقیقه یک تــن در جادمها جان خود رااز دســت میدهد و در هر ۲دقیقــه خبر مصدومیت جدی و حتی معلولیت همیشگی یک تن بر اثر حوادث . رانندگی به اعضای خانوادماش می سند. براساس آمار اعلام شده از طرف سازمان پزشــکی قانونی، در ۴ماهه خستسال ۵،۱۳۹۳هزار و ۸۰۱ تن در حوادث مختلف ر استان ر ت دادند که این رقم بیشتر از رانندگی جاّن خود را از دُسَتُ دادند که اُین رُقم بیشتر از کشتهشدگان آمریکا (۴هزار و ۴۸۷ تن) در جنگ باعراق در سال ۲۰۰۳ میلادی است. پلیس ایران اعلام کرده که از ســال ۱۳۷۷ تا ۱۳۸۸ بیش از ۲۶۵ هزار نفر در حوادث رانندگی در جادههای کشور کشته و بیشتر از ۲ میلیون نفر مصدوم شــدهاند، البته بر آورد خــــارات تصادفات چندان أسان نيست، اما صاحبنظران به نوعي ميزان أن راســالانه بیش از ۵هزار میلیارد تومان بر آورد می کنند. هرچند براساس اعلام سازمان پزشکی قانونی، آمارهای ، گومیر جادهای در یک دهه گذشته به ۱۹ هزار در سال ۱۳۹۲ رسيده و كارشناسان حوزه حمل ونقل اميدوارند این روند نزولی ادامه داشته باشد،اما مسأله مهمی که در این خصوص خودنمایی می کند، دلایلی است که باعث مرگ هایی به دلیل تصادفات رانندگی می شود. متاسفانه نگُهداری و بازسازی رامها طی سال های آخیر باتوجه به فشارهای بودجه ای به طور کامل صورت نگرفته تانگرانی از ایمنی مسیر پابرجا باشد در کشور حدود ۲۰۰هزار کیلومتر راه ارتباطی وجود دارد که این شبکه راههاشامل ۱۰۰ و ۱۰۰ کیلومتــر آزادراه، ۱۳ هزار کیلومتر بزر گراه و ۲۱هزار کیلومتر راه اصلی است. مجموع بودجه بخش حملونقل کشور در سال جاری ۴هزار و ۱۱۵میلیارد تومان است در حالی که هزینه نگهداری راه ها حدود ۲ هزار میلیارد تومان بر آورد شــده اسـت. در بخش نگهداری، ایمن سازی، احداث و توسعه در حوزه حمل ونقل حدود ۱۳۱۳ طرح نیمه تمام روی دست وزارت راه و شهر سازی باقی مانده که سرانجام آنها تامعلوم است. . فرهنگغلطرانندگی

يا استاندارد نبودن زير ساختها؟ امارهای اعلام شـده حاکی از آن است که سـالانه حدود ۵۰ میلیون قبض جریمه برای رانندگان متخلف ایرانی صادر می شـوداما فقط ۲۲ درصـد تخلف خود را سی پذیرند و ۷۸درصداز طریق توهین، تطمیع، ته يا چانەزنى درصدد توجيه تخلف خود برمى آيند. اگرچه ايسن روز هاانواع جريمــه زندانى شــدن، جريمه نقدى،

به نظر می رسد بازدارنده نبودن مجازات ها وبر خور دیکسان قانون با فردی که بارها به دلایل یکسان توبیخ شده با افرادی که به ندرت مر تکب تخلفات رانندگی می شوند، از جملهمشكلات وكاستى هاى قوانين در كشور ما است.

در طول یک دهه اخیر وضع ایمنی جاده ها به نسبت دیگر کشوهای جهان وخامت بیشتری پیدا کرده و طبق گزارش های سازمان جهانی بهداشت، در سال ۲۰۱۱ شاهدیم ر تبه ایران که در سال ۲۰۰۷ میان ۱۷۸ کشور دنیا در مقام ۱۶۸ قرار داشت، در سال ۲۰۱۱ و میان۱۸۰کشورجهانبهر تبه ۱۷۷رسیدهاست.

♦ مرکز پژوهشهای مجلس شورای اسلامی در گزار شــی که در سال ۹۱ درباره زیان های رانندگیبرای کشور منتشر شد،اعلام کرد:هزینه حوادث رانندگی برای سال ۱۳۹۰ تقریبا ۵۱ هزار و ۹۱۰ میلیارد تومان بوده است؛ یعنی معادل ۱۰ در صد تولید ناخالص ملی بابت خسارتحوادثرانندگیپرداختمیشود.

براساس آمارهای جهانی ۳۳ در صد عابران پیاده و ۲۹ در صد سرنشینان خودرو، بیشترین کشته های تصادفات رانندگی در ایران طی سال گذشته بودند و این در حالی ت که عابران پیاده و سرنشسینان خودرو هیچ مسسئولیتی در بروز حوادث رانندگی نداشتند.

مجموع بودجه بخش حمل ونقل كشور در سال جارى ۴ هزار و ۱۱۵ ميليار د تومان است در حالی که هزینه نگهداری راه ها حدود ۷ هزار میلیار د تومان بر آور د شده است.

> برای جایگزین کردن خودروهای فرسوده در کشور اجرا شُــدولی هنوز برخی از خودُروهــای ناوگان حملُ ونقلُ جادهای فرسودهاند. در کنار فرسودگی خودروها، مجهز جنانای ترسوناناند در اعار ترمونا بی عودرونانا مینه نبودن آنهابه کیسه هوا، ترمزهای ضدقفل، کمربندهای منی مناسب و مقاوم نبودن بدنه خودروهااز دیگر عوامل تطر آفرین در رانندگی هستند که نباید نقش آنها را در

> > کشورهای جهان وخامت بیشتری پیدا کـرده و طبــق گزارشهای

در مقام ۱۶۸ قرار داشــت در سال بەرتبە ۱۷۷٫ س

واجتماعي تصادفات ور ایست کی۔ سوادٹ رائندگیی موجہ

سُتُ وَلَى أَثَارَ روحَى و رُوانِي از دُسَت دُادن عزيزُان يکي ز مشکلاتی است که سال های سال می تواند بازماندگان . نها را رنج دهـــد. تصادفات ر انندگی همیشـــه به مرگ م نمیشود؛ یکی از مهمترین پیامدهای این حوادث معلولیت و خانەنشینی افراد است که هزینه های زیادی رای خانواده و جامعه دار د. نگهداری معلولان، مشکلات روحى و روانى آنها و دور ماندن افراد آس ــيبديده از كار تحصیل از دیگر پیامدهای تصادف در کشـــور اســـت مرگ یا معلولیت سرپرست خانواده در تصادف رانندگی ســبب فقر اقتصادی و آســیب،های اجتماعی می شود راین امر زیان هــای زیادی برای خانــواده و جامعه دارد. ننها هزینه های حوادث جادهای متوجــه فرد یا خانواده مىشودبلكه جامعه نيز ازاين هزينه هايى نص

مرکز پژوهش های مجلس شورای اسلامی در گزارشی که د. سال ۹۱ درباره زبان های رانندگی برای کشور منتشر

شد،اعلام کرد: هزینه حوادث رانندگی برای سال ۱۳۹۰ تقريبا ۵۱هزار و ۹۱۰میلیارد تومان بوده است؛ معادل روب ۱۰ درصد تولید ناخالص ملی بابت خسـارت حوادث رانندگی پرداخت میشود.یکی از مهمترین راهکارها برای کاهش تلفات جادهای بالابردن فرهنگ رانندگی در کشور است در ایران که بیشتر نقاط آن از فرهنگ سنتی رخوردار است ورود خودرو به زندگی خانوادهها موجب . در رو از ۲۰۰۰ بررو از رو این وسیله نقلیه به درستی در شد فرهنگ استفاده از این وسیله نقلیه به درستی در کشور جانیفتد. یکی از مهم ترین راهکار ها برای بالابردن فرهنگ رانندگی در جامعه،فرهنگ سازی در کنار اعمال قانون استه زیرا تنها فرهنگ سازی نمی تواند رفتار غلط برخى از افراد را اصلاح كندو لازم است از طريق اعمال نون نیز فرد را وادار بـه رفتارهای منطقی در رانندگی کرد. فرهنگسازی و آموزش دو اصل اساسی برای ارتقای کاهش تلفات رانندگی هستند و مابایداز تجربه کشورهای یگراستفاده کنیم. فرهنگ و سختگیری های قانونی برای کنترل حوادث

رانندگی لازم و ضروری هستند اما در این میان، مقوله فرهنگ نقش مهم تری دارد زیرا در چندسال اخیر با ر وجودافزایش جریمه های رانندگی ماشاهد کاهش پایدار تصادف در جاده ها نیستیم. در کنار افزایش استاندارد خودروها، ضروری است افزایش کیفیت راه های کشور نیز در دستور کار قرار بگیرد. راهاندازی رشته های دانشگاهی در زمینه مدد کاری اجتماعی و ترافیک، استفاده از تمام نر یا نارفیت هـای موجـود در جامعه برای اطلاع رسـانی و فرهنگسازى در زمينه ترافيك وحوادث جادهاى از ديگر ر اهکار ها برای کاهش نرخ مرگ ومیر در جادههای کشور است. بر اســاس گزارش بانک جهانی و سازمان بهداشت حهانی ۸۰د. صد سوانح حادوای در کشور هایی یا در آمد وانه کم یا پایین یا کشورهای آس سرانه کم یا پایین یا کشورهای اُسیب پذیر رخ می دهد کهدراین راستا پیش بینی می شود تاسال ۲۰۲۰ میلادی تصادفات رانندگی به یکی از مهم ترین عوامل مرگ ومیر این دسته از کشــورها تبدیل شود. براســاس آمارهای جهانی ۳۳درصد عابران پیاده و ۲۹درصد سرنشـــینان خودرو بیشترین کشته های تصادفات رانندگی در ایران طی سال گذشته بودند و این در حالی است که عابران پيادەوسرنشينان خودروھيچمسئوليتى دربروز حوادث رانندگى نداشتند آمارھانشان مىدھد تا گسال آيندە حوادث جـادهای علت اصلی مرگ و میر کـود کان ∆ تا ۱۴ ساله باشد براسـاس اعلام سازمان ملل متحد سال ۲۰۱۱ و ۲۰۲۰ میـلادی به نام دهـه عمل درخصوص امنیت جادهای نام گذاری شده و در این رابطه بر توج خاص به عابران پیاده، موتورسواران، دوچرخهسواران و کودکان تاکید شده است. خودرو، این قاتل زنجیرهای در جادهها پرسه میزندو قربانی می گیرد. روز بی تصادف این روزها تبدیل به آرزویی محال و دست نیافتنی شده و بهطور حتم لازم است همه دستگاهها و متولیان امر کل به صور الله، درم مناع منبه مستعمد و سو بیان مر اس منابع وظر فیت های خود رابرای کاهش تلفات و تصادفات رانندگی بسیج کنند تا هر سال شــاهداز دست دادن این میزان انسان نباشیم. گفتنی در این خصوص بسیار است اماً مهم این است که کاش در پس چنین حوادث دلخراشی فکری اساسی برای مهار و کاهش بحران هایی از این دست کنیم.

كسترش پديده نقض حقوق ديكران دررانندكي بيمانحاج محمود عطار Ref -

همواره عدمای بوده و هستند که حقوق دیگران را به عمد یا به سهو، زیر پا می گذارند. این اتفاق در همه حوزهها به وقوع می بیوندد و نیازی به اثبات ندارد. حوز هرانندگی نیز حوزهای مُستثنی نیست. یکی از دلایلی که موجب می شود افرادی، حقوق دیگران را زیـر پابگذارند، بی توجهـی به قوانین راهنمایی و رانندگی است که برای نظم و امنیت شهروندان و به عبارت دیگر، برای احترام به حقوق سېروسن ويه مېرك يوېرېرى محروم خوي ديگــران تصويب شىدەلند لغابيلىد ديد كه چه مىشودافرادىمەيان قولتين، يى توجهى مى كنند يكـمرى از حقوق انسـان ها، حقوق فطرى و الوليه شهروندى آنها محسوب مىشود به عبارت سادەتر، يكـمرى از حقوق افراد، غيرقابل نقض و شدهاند. لذا باسد دید که چه سلبشدن هستند. یعنی هیچ فرد یانهادی حق سلبآنهاراندارد.ازجملهاین حقوق، حق زیستن و رفتوآمد آزاد است. با پیشرفت بشر در علوم و نارى ھاي فزايش جمعيتور شدتكنولوژى،ناهنج اجتماعی نیز در شــکل و صورتی تازه گســترش یافتند.در این شـرایط شلوغی شهرهای بزرگ و ترددفزاینده شهروندان با وسایل نقلیه موتوری و کمبود خیابان ها و بزر گراه ها از طرفی و رفاه زدگی شهروندان واستفاده آنها از وسایل نقلیه شخصی از طرف دیگر، موجب افزایش بار ترافیکی و حجم رفت وآمدهای خودرویی در خیابان ها و بزرگرادها

وجادەھاىبىنشھرىشدەاست. کارگزاران اکثر کشورها بهمنظور حفظ نظم وامنیت و آرامش عمومی جامعه و جلو گیری ز هرجومسرج در رفتوآمدهما و ایابوذهماب ر بیار شـهروندان، ناگزیر از اعمال محدودیتهایی در تردد آنها در خیابانها، بزرگراهها و جادهها شدند. بارزترین این محدودیت ها،تدوین قانون راهنمایی و رانندگی در بیشتر کشـورهای جهان است که برای نحوه و چگونگی رفتوآمد وسیایل نقلیه موتوری اعم از سبک و سنگین و موتور سیکلت ها و همچنین رهگــذران و عابران پیــاده، مقرراتی را تصویب و اجرایـــی کردند. یکــیاز روش های تشخیصبلوغاجـتماعیوفرهنگیشهروندان یک کشور،میزان پایبندی آنان به مقررات راهنمایی و رانندگی است. به هر اندازه که شهروندان و مردم بک نظام سیاسی به مقررات رفت و آمد در محیط اجتماعی که سادهترین مقررات است، بیشتر پایبندباشند، آمادگی آنان برای پایبندی به قوانین ومقررات ديگر مشخص ترخواهد بود.

، اجرایسی در اعمال سیاست.های شهرسازی و شهرنشینی است.انسان، به ذاته علاقه ای به انجام رفتارهاىنابهنجاراجتماعىنداردهيجشهروندى را نمی توانیــم بیابیم که علاقهمنــد به تخلفات رانندگی و نقض مقررات مربوطه باشد. بیشترین دلیل نقض ایسن مقررات، عدم تکافوی شسرایط زیستی و شهرنشینی با نیازهای شهروندان بوده است. بەعنوان نمونە، در كلاتشھرى مانند تھران، شـهروندان برای انجام مسـائل اداری، مالیاتی، ثبتی و قضایی خود، ناگزیر از مراجعه مســـتقیم

و حضوری، به اداره ذیر بسط، آن هم برای چندین مرحله هســـتند.از ســوی دیگر بخش عمدهای از سازمان های متولی انجام این امور، در نقاطی ز شــهر قرار دارند که فاقد وسایل نقلیه عمومی نظیر اتوبوس و مترو هستند. شهروندان ناچارند برای مراجعه حضوری به نهاد مربوطه، باوسیله شخصی تردد کنند. این در حالی است که متولیان شمی برند تندین درخانی ست معونین شهری تهران هیچ گونه پیش بینی برای پار کینگ وسایل نقلبه سسارمان های خدمانی و ارتندگی نیسروی انتظامی، همه خیابان هـای پیرامونی این گونسازد مار های خدمانی را «پار کممنوع» و سرو تا مان مان مان مان مان مان مان می

اگر بخواهیم ر برابر شبکههای اجت . کست نخور یم

تهديدامنيتملي»

رابرچسبنکنیم

یادداشتی از سعید معیدفر

خيريه

انجام کار خیر بادیدن

یک نمایش

البته يكى از دلايل عمده بي توجهي

به مقررات رانندگی، ناتوانیی کار گزاران و مدیران

بادداشت

حتی «توقف مطلقاممنوع»اعلامی کند. شهروندی که نیازمند مراجعه به شهرد شهرداری یا دادسراست وبرای رفتن به آن جاناگزیر از استفاده خودرو شخصی است و با توجه به این که پیرامون سازمان یاد شـده، هیچ پار کینگ همگانی وجود ندارد، این فرد، بهناچــار مرتکب تخلف رانندگی شده و خودرو خود را زیر تابلوی «توقف ممنوع» یــادر جایی به صورت دوبله، پــار کـ می کند.این معضل و معضلات مشابه راهنمایی و رانندگی که در کلاتشهرهای کشور، به مشکلاتی لاینحل بدل مر - پر کی رز . شدهاند، حس تعصب شهروندان به قانون مداری واحترام بـ مقررات رانندگــی را در آنان کاهش میدهد. به مـروُر برای مردم، تخلَـفُ از مقررات رانندگی به یـک پدیده عـادی و بهنجار تبدیل بى شودواين خودمقدمەاى است براى فرور يختن قیح ار تکاب سایر تخلفات و نابهنجاری هاو جرایم رانندگی که هر کدام به نحــوی، حقوق دیگران را نقض و جان آنها را به مخاطره می اندازد. بنابراین می توان نتیجه گرفت که عامل اصلی عدم رعایت حقوق دیگران در رانندگی، بی تفاوتی شهروندان ری ، ری رز به قوانین راهنمایی و رانندگی اس بی تفاوتی، ناتوانسی و عجز مسے ست و عامل این ئولان در تأمین خدمات شهری و رفاهی است. **ادامه در صفحه ۱۰**

کنترل یا رخ دادن سوانح جادهای نادیده گرفت. در کنار رفتارهای رانندگان واستاندار دنبودن خود روهایکی دیگر از مهمترین دلایل تصادف وضع نامناسب جادمهاست. ر کہا رہی ہے۔ ظرفیت کم رادھاو پایین بودن سطح استاندارد فنی نہامی تواند یکی از عوامل اصلی وقوع حوادث جادہای باشـد. البته سـوانح جادهای تنها مُربوط بُـه جادههای برون شهری نیسـت بلکه خیابان ها و پیادهروهای ایران يز به محلی برای حادثه آفرینی تبدیل شــدهاند. یکی از م کلات کلائشهرها کیفیت نامناسم خیابان ها و استفاده موتور سواران از پیاده روهای شهری است که حوادث گوناگونی را رقم میزنند. در کنار عوامل مورداشاره، نمی توان از نقش شرایط آب وهوایی، صحبت کر دن راننده ها با تلفن همر اه (تصادف را تا ۴ بر ابر افزایش می دهد) حرکت در شب با چراغ خاموش، نحوه آموزش رانندگی در کشور و قطعات بی کیفیت و وارداتی خودرو ر می از ایندگی چشمپوشی کردیا تأکید بر نقش در تصادفات رانندگی چشمپوشی کردیا تأکید بر نقش طراحی رادهاومعابر در بروز تصادفات متاسفانه بایدگفت نر طول یک دهه اخیر وضع ایمنی جاده هابه نسبت دیگر

هرچنددرنگاهاولمرگ پایانحیاتیکفردیاخانواده يال. سازمان جهانی بهداشت در سال ۲۰۱۱ شاهدیم رتبه ایران که در در سانحه رانندگی است ولی سال ۲۰۰۷ میان ۱۷۸ کشور دنیا دادنعزيزان يكىازمشكلاتى ۲۰۱۱ ومیان ۱۸۰ کشور جهان است که سال های سال می تواند

بازماندگان آنهارارنج دهد هزينههاىاقتصادى شـــکل گیری مشــکلات فراوانی در زمینههــای روانی ،

اجتماعی واقتصادی جامعه می شود. هرچنددر نگاه اول مرگ پایان حیات یک فرد یا خانواده در سانحه رانندگی