



صداوسیما جمهوری اسلامی ایران

معاونت سیاسی

اداره پژوهش‌های خبری

نشت پژوهشی:

حوادث رانندگی و رفتارهای نابهنجار رانندگان

مهندس جواد هدایتی؛ مدیرکل ایمنی ممل و نقل و ترافیک سازمان راهداری

مهندس مهران قربانی؛ مدیر کل ایمنی مریم راه سازمان راهداری

دکتر مهدی شفیعیان؛ عضو هیئت علمی دانشگاه امیرکبیر



فرآورده‌های خبری و تولیدات پژوهشی در بخش‌های زیر قابل دسترس است:

– وبسایت خبرگزاری صداوسیما (سرویس پژوهش) <http://www.iribnews.ir>
– گروه تلگرام پژوهش خبری صداوسیما <https://telegram.me/pajooreshkhabar>

پژوهشگر: فریفته هدایتی

فهرست مطالب

عنوان

صفحه

1	نکات برجسته.....	1
2	دلایل رفتارهای نابهنجار رانندگان چیست؟.....	2
2	عوامل اصلی وقوع آسیب‌ها و تلفات رانندگی.....	2
2	عوامل کاهش‌دهنده تعداد تلفات تصادف‌ها.....	2
3	نقش عامل انسانی در ایمنی حمل و نقل.....	3
3	مشکلات فرایند آموزش و اخذ گواهینامه در ایران.....	3
4	مهم‌ترین عناصر یک سیستم حمل و نقل ایمن در بعد انسانی.....	4
5	مهم‌ترین مشکلات و چالش‌های سیستم ایمنی راه در کشور ما.....	5
5	ویژگی‌های نهاد راهبر.....	5
6	آمار تلفات رانندگی طی سال‌های 1390 الی 1395.....	6
7	طریقه دریافت گواهینامه در سیستم گواهینامه در انگلیس.....	7
8	مقدمه.....	8
8	برخی آمارهای مرتبط با تصادفات در کشور.....	8
9	مروری بر حوادث رانندگی از نگاه کارشناسان در نشست پژوهشی.....	9
10	اهمیت عامل انسانی در ایمنی حمل و نقل.....	10
10	چرا حوادث رانندگی منجر به مرگ در گذشته تا این اندازه زیاد نبوده است؟.....	10
11	ریسک‌پذیری بسیار بالای رانندگان ایرانی.....	11
11	فرایند آموزش و اخذ گواهینامه.....	11
12	روند آموزش رانندگی در کشورهای پیشرفته با انجام سه شرط.....	12
14	نقش آموزش موثر در کاهش تلفات تصادفات.....	14
15	متولی آموزش موثر کاربران کیست؟.....	15
15	نقش تفهیم خطر و تصادف در کاهش تلفات تصادفات.....	15
15	نقش کنترل موثر بر رفتار کاربران در کاهش تلفات تصادفات.....	15
16	مدل سیستم ایمنی و عناصر اصلی آن.....	16
17	چه باید کرد؟.....	17
18	ویژگی‌های نهاد راهبر.....	18
18	مشکلات و چالش‌ها.....	18
19	وظیفه رسانه چیست؟ صدا و سیما در این زمینه چه اقداماتی باید انجام دهد؟.....	19

■ نکات برجسته

- ❖ رفتار رانندگی دقیقا یک موضوع اجتماعی فرهنگی است که سنگ بنای آن آموزش کودکان از دوران مدرسه است.
- ❖ در کشورهای پیشرفته دنیا یک سند بهبود آموزش 4 ساله تدوین می شود که بر اساس آن نقش و وظیفه هریک از دستگاهها مثلا آموزش و پرورش، رسانه-ها، وزارت علوم، نهادهای مردمی و انجمنها مشخص است.
- ❖ سطح و نوع آموزشها برای هرکدام از این نهادها مشخص می شود.
- ❖ 80 درصد از تصادفات ناشی از سرعت غیرمجاز است.
- ❖ برخی جوانان از بازیگران و عوامل اصلی وقوع تصادفات به شمار می روند.
- ❖ اکثر تصادفات وسایل نقلیه، حاصل نبود برنامه ریزی، نبود پیش بینی درست و نبود کنترل کافی افراد هستند.
- ❖ سوئد که تا سال گذشته 200 تا 260 کشته تصادفات داشته برنامه ریزی کرده که تا سال 2020 تعداد کشته های تصادفاتش به صفر برسد.
- ❖ آموزش موثر در مدارس ما اتفاق نمی افتد و آموزش و پرورش ما به اندازه یک صفحه و نیم در کتاب درسی ابتدایی به این موضوع پرداخته آن هم بطور ناقص.
- ❖ منظور از آموزش موثر آن است که به هنگام مواجهه با خطر برایش وقوع تصادف تداعی شود، چون آموزش های آن را در مدرسه دیده است .
- ❖ مفهوم سرعت به عنوان یک مزیت و نوعی کار لذتبخش و مظهر زنگی از کودکی برای ما جا افتاده است.
- ❖ چرا کسی با پریش برق شوخی نمی کند؟ چون از کودکی به او هشدار داده شده که بازی با برق خطر مرگ دارد. اما فرهنگ ترس از سرعت برای ما تعریف نشده است.
- ❖ بر اساس نتایج یک پژوهش درباره مقایسه رفتار رانندگی در ایران و انگلستان:
- ❖ یک راننده در انگلستان 10 درصد ریسک می پذیرد در حالی که برای راننده ایرانی این ریسک 80 درصد است.

دلایل رفتارهای نابهنجار رانندگان چیست؟



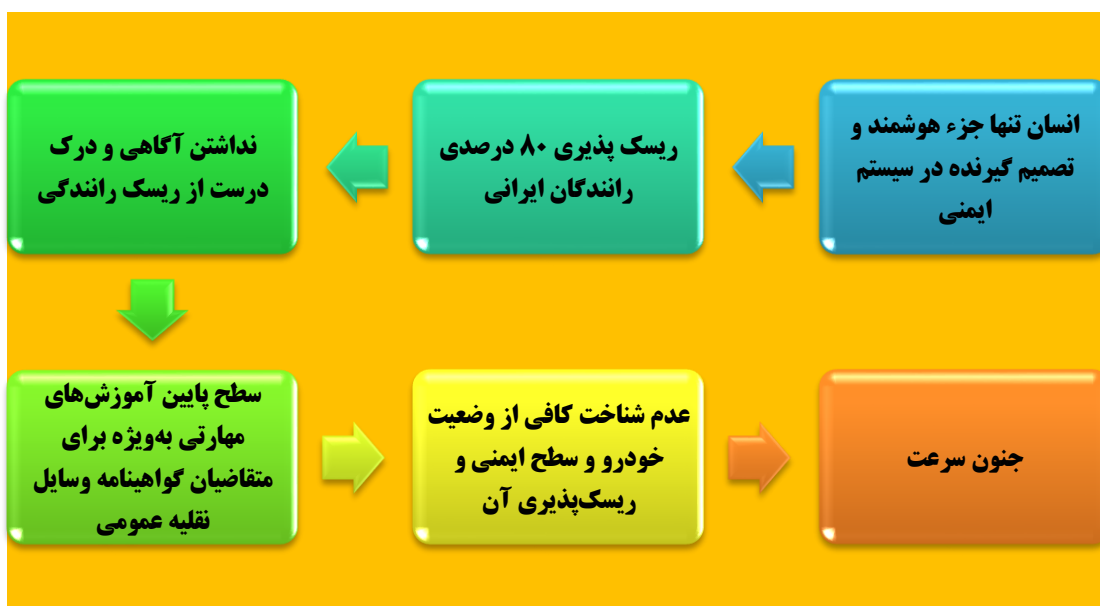
عوامل اصلی وقوع آسیب‌ها و تلفات رانندگی



عوامل کاهشدهنده تعداد تلفات تصادفها



نقش عامل انسانی در ایمنی حمل و نقل



مشکلات فرایند آموزش و اخذ گواهینامه در ایران



مهم‌ترین عناصر یک سیستم حمل و نقل ایمن در بعد انسانی



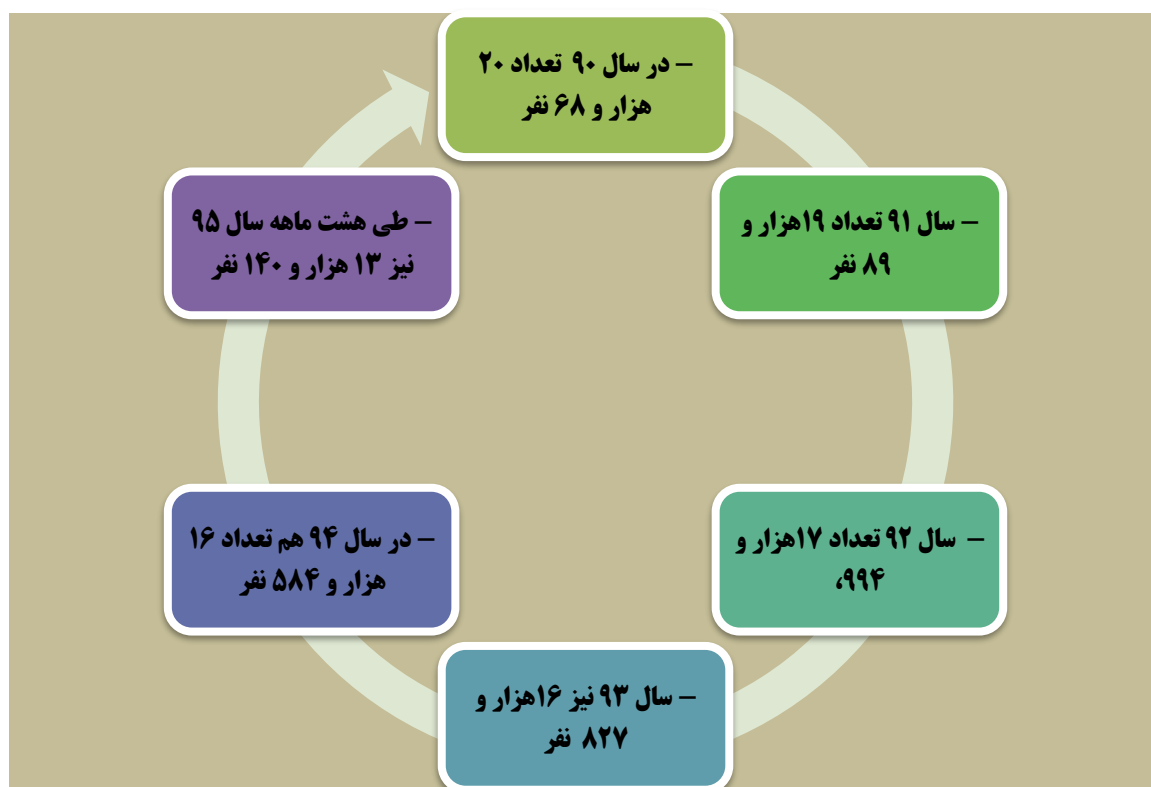
مهم‌ترین مشکلات و چالش‌های سیستم ایمنی راه در کشور ما



ویژگی های نهاد راهبر



آمار تلفات رانندگی طی سال های 1390 الی 1395



طریقه دریافت گواهینامه در سیستم گواهینامه در انگلیس



■ مقدمه

ایران در زمره کشورهای است که بیشترین تصادفات رانندگی و بیشترین آمار تلفات سوانح رانندگی و جاده‌ای را دارد. این مسئله هزینه‌های مادی و معنوی فراوانی به جامعه وارد می‌کند و دستگاهها و نهادهای متعددی را برای کاهش تلفات و عوارض سوء آن در حوزه های قانونگذاری اجرایی و تأمینی درگیر می‌کند گرچه طی سالیان اخیر آمار تلفات رانندگی کاهش یافته است اما؛ همچنان در صدر علل مرگ و میر در کشورمان و نیازمند توجه و آسیب‌شناسی جدی است. قربانیان تصادفات غالباً کسانی هستند که اصول رانندگی و عبور و مرور را به درستی رعایت نکرده‌اند. مطالعات اخیر در انگلستان و ایالات متحده نشان داده است که انواع مختلف خطای انسانی به عنوان عاملی مؤثر، در حدود 95 درصد تصادفات ثبت شده‌اند.¹ بنابراین، هدایت عامل انسانی برای حل مشکلات ایمنی، امری ضروری و حیاتی است. اکثر تصادفات وسایل نقلیه، تصادفی نیستند، بلکه حاصل نبود برنامه ریزی، نبود پیش بینی درست و نبود کنترل کافی افراد هستند. این نوشتار به بررسی حوادث رانندگی و نقش عامل انسانی در این پدیده از نگاه کارشناسان می‌پردازد.

■ برخی آمارهای مرتبط با تصادفات در کشور

- هر 31 دقیقه یک هموطن به دلیل تصادفات جان خود را از دست می‌دهد.
استفاده از کمربند ایمنی 40 تا 50 درصد صدمات و 40 تا 60 درصد مرگ و میرها را کاهش می‌دهد، صندلی ماشین برای کودکان تا 71 درصد و همچنین کلاه ایمنی تا 70 درصد میزان مرگ و میر و آسیب‌ها را کاهش می‌دهد.

- نقش استفاده از تجهیزات ایمنی در کاهش تلفات

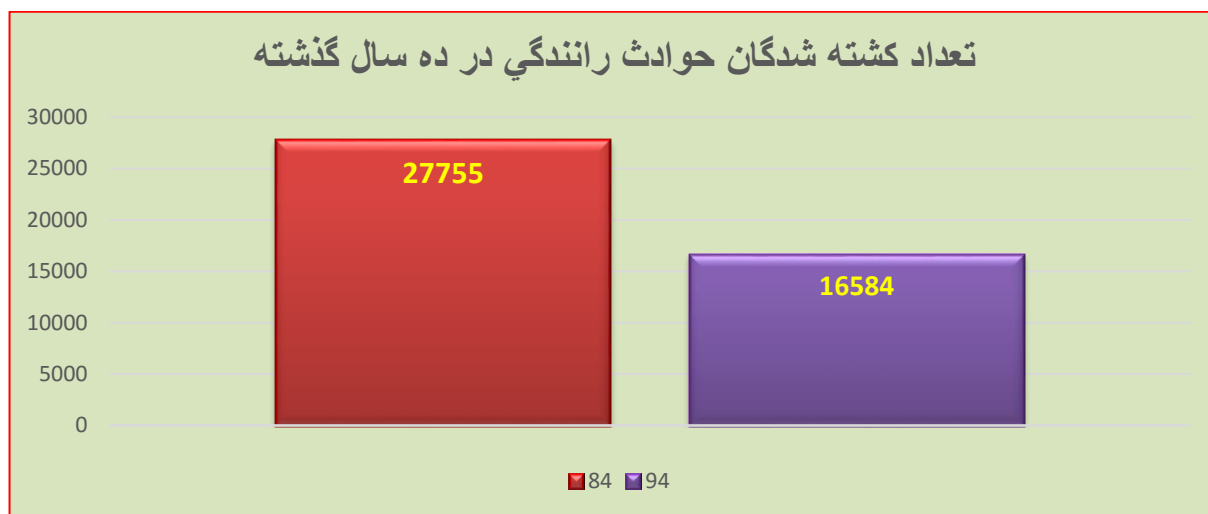
نوع تجهیزات	کمربند ایمنی	صندلی ماشین برای کودک	کلاه ایمنی
درصد کاهش تلفات	40 تا 60	71	70

در هر روز 46 ایرانی در اثر تصادفات جان خود را از دست می‌دهند که این عدد در هر ماه منجر به مرگ 1380 و هر سال 16 هزار و 790 نفر از هموطنان می‌شود، هرچند نباید از یاد برد که این مسئله می‌تواند در سرنوشت 67 هزار و 160 نفر دیگر (با احتساب میانگین جمعیت 4 نفر برای هر خانواده) تاثیر گذار باشد. ایران از نظر مرگ ناشی از حوادث ترافیکی، به نسبت جمعیت، در رتبه هشتم دنیا قرار دارد. در سالهای گذشته و با برنامه‌های پیشگیرانه و اطلاع‌رسانی، میزان مرگ و میر ناشی از تصادفات کاهش چشمگیری داشته است به طوری که در سال 84 متأسفانه 27 هزار و 755 نفر از هموطنان جان خود را از دست دادند و سال گذشته نیز با کاهش چشمگیر آمار شاهد مرگ 16 هزار و 584 هموطن بودیم.

1 - Smith. K. and Carel McStoden ., (2010)

2 - نقل از ایرج حریرچی ، سخنگوی وزارت بهداشت و درمان، افکار نیوز، 95/9/20

رشد کاهش آمار تلفات حوادث رانندگی



بر اساس آمارهای سازمان پزشکی قانونی در دهه 80، بیش از 241 هزار تن در تصادفات رانندگی جان خود را از دست داده‌اند اما خوشبختانه روند آمار مرگ و میر ناشی از تصادفات در دهه 90 نزولی بوده است به طوری که در سال 90 تعداد 20 هزار و 68 نفر، سال 91 تعداد 19 هزار و 89 نفر، سال 92 تعداد 17 هزار و 994، سال 93 نیز 16 هزار و 827 نفر و در سال 94 هم تعداد 16 هزار و 584 نفر از هموطنان جان خود را در تصادفات از دست داده‌اند. در هشت ماهه سال 95 نیز 13 هزار و 140 نفر جان خود را در حوادث رانندگی از دست داده‌اند (نمودار میله ای) که نسبت به مدت مشابه سال قبل کاهش 7 درصدی نشان می‌دهد¹.

80 درصد از تصادفات ناشی از سرعت غیرمجاز است که در این میان برخی جوانان از بازیگران و عاملان اصلی این ناهنجاری اجتماعی به شمار می‌روند².

950 زندانی دیه ناشی از تصادفات در کشور است³

عوامل اصلی وقوع تصادفات و تلفات رانندگی کدامند؟

کارشناسان حوزه حمل و نقل و ترافیک به سه عامل اصلی اشاره دارند که در همه دنیا وقوع تصادفات و تلفات رانندگی را رقم می‌زنند این سه عامل عبارتند از: راه، وسیله نقلیه و خدمات بیمارستانی پس از وقوع حادثه.

■ مروری بر حوادث رانندگی از نگاه کارشناسان در نشست پژوهشی

دکتر مهدی شفیعیان عضو هیئت علمی دانشگاه امیرکبیر:

وقتی در دو محیط متفاوت با یک نوع وسیله نقلیه تصادفی مشابه و با یک میزان خسارت جسمی به راننده وارد می‌شود آن که در محیط با امکانات بهداشتی و درمانی بهتر و پیشرفته‌تر است قطعاً آسیب کمتری نسبت به کسی که در منطقه محرومتری است می‌بیند (مثلاً در یک شهرستان کوچک و دور افتاده ای تصادف کرده) و دسترسی به امکانات بهداشت

1 - به نقل از ایرج حریرچی، سخنگوی وزارت بهداشت و درمان، افکار نیوز، 95/9/20

2 - فکار نیوز، 95/8/26

3 نقل از سید اسدالله جولایی مدیرعامل ستاد دیه کشور، ایلنا، 95/9/24

و درمان مناسب ندارد در مقایسه با آن کسی که در نزدیکی یک شهر بزرگ با امکانات بیمارستانی پیشرفته تصادف کرده از شانس کمتری برای زنده ماندن و بهبود آلامش برخوردار است.

آنچه برای ما مهم است کاهش تعداد تلفات تصادفها است. این کار از طریق پیشگیری از وقوع تصادف، درمان بهینه و بموقع مصدومان سانحه و بخشنده بودن راه انجام می‌شود. در کشورهای پیشرفته روی هر سه حوزه کار می‌کنند. مثلاً سوئد که تا سال گذشته 200 تا 260 کشته تصادفات داشته برنامه‌ریزی کرده که تا سال 2020 تعداد کشته‌های تصادفاتش (نه تعداد تصادفاتش) به صفر برسد و هیچ تصادف ترافیکی نمیرد. برای این کار باید هم تعداد تصادفات کاهش یابد و هم این که مجروحین و مصدومین به نحو احسن درمان شوند تا نمیرند. راه هم باید بخشنده باشد و اگر راننده‌ای مرتکب اشتباهی شد این اشتباه راننده را ببخشد و منجر به آسیب جدی نشود. این یک زنجیره است. باور عمومی این است که اگر ماشین‌ها تند نروند کسی نمی‌میرد. البته این تا قسمتی درست است اما بالاخره همواره در هر جامعه‌ای یک کسانی هستند که تخلف می‌کنند و تند می‌روند. حتی در امریکا هم که بهترین امکانات از لحاظ خودرو و زیرساخت راه‌ها و خدمات بیمارستانی وجود دارد در حال حاضر 34 هزار نفر در سال در اثر تصادفات می‌میرند. سوال اینجاست که آیا اگر کسی قانون شکنی کرد و تند رفت جزایش مرگ است؟

■ اهمیت عامل انسانی در ایمنی حمل و نقل

دکتر مهدی شفیعیان عضو هیئت علمی دانشگاه امیرکبیر:

خودرو، راه، خدمات پس از سانحه همه مهم است اما از همه مهمتر نقش عامل انسانی در این موضوع است. انسان تنها قسمت باشعور و تصمیم‌گیرنده در تصادفات است. در یک سناریوی تصادف می‌توان چندین نوع تصمیم گرفت که در نهایت خروجی آن مرگ نباشد. این زنجیره چیزی است که برای ما اهمیت دارد.

الان ما در وضعیتی نیستیم که همه شرایط ایمنی راه و خودرو و خدمات پس از سانحه را بهبود بخشیم اما عامل انسانی تصمیم‌گیرنده در هنگام مخاطرات رانندگی را می‌توانیم طوری تربیت کنیم و آموزش دهیم که بهترین گزینه را انتخاب کند تا کمترین آسیب را ببیند. در بحث ایمنی گفته می‌شود که باید میوه‌های در دسترس را بچینیم. لازم نیست به سراغ نوک شاخه‌ها برویم همین میوه‌های شاخه پایینی را اول بچینیم. حالا که صنعت خودرو ما یک صنعت ورشکسته تحت تحریم بوده است و توسعه آن در شرایط کنونی دشوار است و امکانات ایمن سازی راه‌ها در همه جا فراهم نیست، اقدامات زیادی می‌توانیم انجام بدهیم که با صرف هزینه کمتر به نقطه ایمنی برسیم.

■ چرا حوادث رانندگی منجر به مرگ در گذشته تا این اندازه زیاد نبوده است؟

در گذشته که جاده‌های ما ایمن نبوده و خودروها هم کیفیت لازم را نداشته چرا حوادث منجر به مرگ تا این اندازه زیاد نبود؟ این است که نقش عامل انسانی در تصادفات پررنگ می‌شود همان جاده با همان کیفیت و با اتومبیل پیشرفته‌تر آمار تصادفاتش بالاتر می‌رود چون انسان انتخاب‌گر، سرعت غیرمجاز و تخلف از مقررات را انتخاب کرده است. بحث خودرو مهم است اما همین خودرو در دست آدم‌های مختلف بسته به نوع رانندگی و میزان مهارت و هوشمندیشان در تصمیم‌گیری و شرایط سنی مختلفشان، سطوح متفاوتی از ایمنی را برایشان رقم می‌زند. پراید گرچه خودرو ضعیف و با حداقل استاندارد ایمنی است ولی واقعیت این است که سبب قیمت پایین ترش نیاز اکثریتی از افراد قشر متوسط به پایین

جامعه را تامین می‌کند و نمی‌توان این مسئله را نادیده گرفت. اگر بخواهیم آن را حذف کنیم باید جایگزین مناسبی برایش داشته باشیم که البته جایگزینش مطمئناً بنز نخواهد بود. حالا که جایگزین ندارد پس وظیفه و هنر ما به عنوان کسی که در بحث ایمنی کار می‌کنیم این است که فکری به حال این وضعیت نکنیم و در شرایط موجود بتوانیم سطح ایمنی را ارتقا بدهیم.

جاده بد هم در همه جای دنیا وجود دارد. به عنوان نمونه در کشور کره جاده‌ای است که در فاصله یک و نیم متری جاده یک دره صد متری هست ولی هیچ کره‌ای در ته دره نمی‌افتد اما اگر چنین جاده‌ای در ایران باشد هفته‌ای چند کشته خواهد داد. جاده کندوان الان نسبت به 30 سال پیش خیلی ایمنی بیشتری دارد (دیوار جان‌پناه و...) ولی تصادفات منجر به مرگ در آن بیشتر شده است.

■ ریسک‌پذیری بسیار بالای رانندگان ایرانی

دکتر مهدی شفیعیان عضو هیئت علمی دانشگاه امیرکبیر:

بر اساس نتایج یک پژوهش درباره مقایسه رفتار رانندگی در ایران و انگلستان، که در همایش ایمنی حمل و نقل سال 92 ارائه شد، یک راننده در انگلستان ماکزیمم ریسکی را که می‌پذیرد 10 درصد است در حالی که برای راننده ایرانی این ریسک قابل قبول 80 درصد است یعنی جایی که 80 درصد ریسک تصادف وجود دارد گذر می‌کند. راننده ایرانی مثلاً سبقتی را که می‌داند 80 درصد احتمال تصادف در آن است انجام می‌دهد در حالی که راننده انگلیسی این کار را به طور متوسط زمانی که حداکثر ریسک 10 درصدی دارد انجام می‌دهد.^۲

این یک مقدار به روحیه ریسک‌پذیری ما شرقی‌ها برمی‌گردد اما مقدار زیادی به این دلیل است که ما اصلاً آن ریسک را نمی‌فهمیم و آگاهی و درک درستی از ریسک رانندگی نداریم. نمی‌فهمیم که این وسیله‌ای که سوارش شده‌ایم توانایی این را دارد که آدم بکشد. نوجوان 16 ساله ما رانندگی را به عنوان یک سرگرمی شیک تلقی می‌کند که بعد از ظهرها با آن در خیابان تفریح کند و ویراژ بدهد. در کشورهایی که به لحاظ ایمنی وضعیت مناسبی دارند این دیدگاه به افراد منتقل شده است که اتومبیل وسیله‌ای است که می‌تواند آدم بکشد و رانندگی را به عنوان یک کار خطرناک پذیرفته‌اند. رانندگی یک تفریح و سرگرمی نیست، یک نیاز و یک ضرورت است اما به ما آموزش لازم داده نمی‌شود.

■ فرایند آموزش و اخذ گواهینامه

دکتر مهدی شفیعیان عضو هیئت علمی دانشگاه امیرکبیر:

فرایند آموزش راننده‌ها در گذشته به گونه‌ای بود که اگر کسی می‌توانست ماشین را روشن کند و از جایش حرکت بدهد در آزمون رانندگی قبول می‌شد. گرچه الان آموزش تئوری و عملی ترافیک قبل از امتحان در وضعیت بهتری است ولی هنوز امتحانی که گرفته می‌شود امتحان شهر است در صورتی که فردی که گواهینامه گرفته را رهاپیش می‌کنند که در

1 - هر سال کنفرانس ایمنی حمل و نقل در هفته اول اسفندماه از سوی شهرداری تهران برگزار می‌شود. در کنفرانس سال 92 پژوهشگری از دانشگاه ناتینگهام انگلستان با همکاری یک پژوهشگر داخلی تحقیقی ارائه دادند که روی رفتار رانندگی در ایران و انگلستان انجام داده بودند.

2 - شرایط ایده‌آل آن است که اگر جایی راننده بداند که یک درصد ریسک وجود دارد وارد نشود.

جاده‌ها رانندگی کند. در حالی که آموزش درستی نسبت به رانندگی در جاده‌ها ندیده و آگاهی و درک درستی از جاده و مخاطرات آن و نحوه سبقت گرفتن در جاده‌ها ندارد.

انحراف به چپ به این معنی نیست که کسی داشته راست می‌رفته و حواسش نبوده انحراف پیدا کرده این یعنی خودش انتخاب کرده که به چپ منحرف شود چون این شخص درک درستی از خطرات آن ندارد.

■ روند آموزش رانندگی در کشورهای پیشرفته با انجام سه شرط

دکتر مهدی شفیعیان عضو هیئت علمی دانشگاه امیرکبیر:

خوب است که سن رانندگی به 16 پایین بیاید، اما با رعایت یک سری شرایط. از دهه 80 در سطح دنیا فرایند اخذ گواهینامه را 2 ساله کردند در سن 16 سالگی از نوجوان یک امتحان کلی در سطح مفاهیم مقدماتی رانندگی گرفته می‌شود و گواهینامه اولیه به او داده می‌شود منتها با سه شرط:

1- حق ندارد تنهایی رانندگی کند و باید یک نفر که گواهینامه دارد و 25 سال به بالا دارد بغل دست او نشسته باشد،
2- از ساعت 10 شب به بعد حق رانندگی ندارد، 3- در جاده‌ها و اتوبان‌های بیرون شهری هم حق رانندگی ندارد. 2 سال باید با این شرایط رانندگی کند و اگر کوچکترین خطایی بکند و با اولین جریمه، گواهینامه‌اش باطل می‌شود. دو سال زمان مناسبی است که به او شرایط رانندگی را القا می‌کند و به او می‌آموزد که همواره یک ناظر بالای سر او هست که اگر تخلف کند اگماض نمی‌کند. بعد از 2 سال دوباره امتحان می‌دهد و در صورت موفقیت می‌تواند به تنهایی رانندگی کند. این روش در کشور ما نتوانست اجرا شود، چون زیرساخت‌هایش آماده نبود و بحث نظارتش هم جدی گرفته نشد.

مهندس هدایتی مدیرکل ایمنی حمل و نقل و ترافیک سازمان راهداری:

برنامه مهارت افزایی برای آمادگی رانندگی و .. بنا به شرایط و زمان و اقدامی که می‌خواهد اتفاق بیفتد متفاوت است. مثلاً برای کسی که می‌خواهد راننده وسیله نقلیه عمومی بشود این سطح مهارتی متفاوت است و در بسیاری از کشورهای پیشرفته حداقل در حد یک فوق دیپلم باید دو سال مبانی رانندگی حرفه‌ای را یاد بگیرد. اما ما یک نظام ساده در این زمینه داریم.

اما به هر حال خطای انسانی اجتناب ناپذیر است و همیشه هم درصدی از افراد در همه جوامع تخلف می‌کنند، پس در کنار آن باید به بحث ایمنی راه‌ها و ایمنی وسایل نقلیه و خدمات پس از سانحه نیز توجه شود. پس مفهوم راه بخشنده و خودروی ایمن‌تر مکمل بحث عامل انسانی و خلا توانایی انسانی است. گرچه عامل انسانی در برنامه‌ریزی و سیاستگذاری‌ها تقدم دارد.

■ ایمنی محصول یک سیستم ایمن است

مهندس هدایتی مدیرکل ایمنی حمل و نقل و ترافیک سازمان راهداری: در بحث وقوع تصادفات مجموعه‌ای از عوامل دخیل هستند. سیستم ایمن باید به نقش همه عوامل با هم توجه داشته باشد و خوب مدیریت شده باشد. در حمل و نقل جاده‌ای همه انسان‌ها به نوعی نه به عنوان یک شغل بلکه به عنوان بخشی از زندگی با آن درگیر هستند و به آن نیاز دارند؛ بر خلاف حمل و نقل ریلی و هوایی و دریایی که کاملاً کاری تخصصی و نیازمند گذراندن دوره های تخصصی مهارتی متعدد است و به عنوان یک شغل به آن نگاه می‌شود

با توجه به نقشی که عامل انسانی دارد. هوشمندترین جزء این سیستم انسان است و فرمان دست انسان است. در همه کشورها از 1970 به بعد خیلی به این موضوع توجه شده است و اول از همه سرمایه‌گذاری روی آموزش عامل انسانی گذاشتند تا مهارت و آگاهی و رفتار متناسب با موقعیت و مسئولیت پذیری‌اش را افزایش دهند؛ چون زودتر به جواب می‌رسد. در یک بررسی بر اساس اطلاعات تصادفات در سه سال متوالی 92 و 93 و 94 پرحادثه‌ترین نقاط شبکه اکثراً نقاط آزادراهی هستند. یعنی در حالی که در آزادراه‌ها اصول ایمنی راه بهتر رعایت شده و از بهترین شرایط طراحی و اجرا برخوردارند، بیشترین تصادفات در آن اتفاق می‌افتد. راه و خودرو و ... به راننده کمک می‌کنند که خلا مهارتیش را پر کند و در جایی که ممکن است تصمیم نادرستی بگیرد مانع خطر شود. ولی بهترین جاده و بهترین ماشین با پیشرفته ترین تکنولوژی ایمنی اگر در دست راننده غیرماهر و نابهنجار و ... باشد خطرناک‌ترین حوادث را رقم خواهند زد. پس نگاه صرف به تک تک این موارد هیچکدام کافی نیست.

■ در بحث ایمنی و سیستم حمل و نقل؛ نقش کدام عامل موثرتر است؟

مهندس مهران قربانی مدیر کل ایمنی حریم راه سازمان راهداری:

مهم‌ترین موضوع در بحث ایمنی سیستم حمل و نقل، علاوه بر سه عامل انسان و خودرو و راه که عناصر اولیه هستند نظام هوشمندی است که این سه عامل را به نحو مناسب با هم ترکیب می‌کند. در واقع مهم مدیریت این سیستم است. مثل بتن که از آب و شن و ماسه و سیمان تشکیل می‌شود ولی بسته به انواع تکنیک‌ها و تاکتیک‌هایی که در ترکیب اینها به کار گرفته می‌شود انواع بتن متناسب با انواع شرایط آب و هوایی و مصارف گوناگون آن ساخته می‌شود. بتن خوب و بتن بد هر دو از یک نوع سیمان ساخته می‌شود.

اولین چیزی که در خیلی از کشورهای پیشرو مورد توجه است، در بعد انسانی و ابتدا 4 عامل اصلی است که عبارتند از :

- 1- ایجاد شرایط اجتماعی پذیرش ضوابط و مقررات
- 2- آموزش موثر کاربران در سطوح مختلف (مهد کودک و مدرسه و رسانه و گواهینامه و ...)
- 3- تفهیم خطر و تصادف
- 4- کنترل موثر بر رفتار کاربران

■ نقش آموزش موثر در کاهش تلفات تصادفات

مهندس قربانی مدیر کل ایمنی حریم راه سازمان راهداری: در بعضی کشورها به عنوان کار فوق برنامه به بچه‌ها از دبستان و راهنمایی و ... یک کیف آموزش ترافیک داده می‌شود که شامل یک سری جزوات و فیلم و سی‌دی فایل‌هایی است که باید بچه‌ها در کنار درس خواندن به این موارد هم بپردازند. اما ما هنوز بعد از ده سال با آموزش و پرورش بر سر این موضوع مسئله داریم که آموزش موثر در مدارس اتفاق نمی‌افتد و آموزش و پرورش ما به اندازه یک صفحه و نیم در کتاب درسی ابتدایی به این موضوع پرداخته آن هم بطور ناقص. در حالی که منظور از آموزش موثر کاربران آن است که وقتی کسی هنگام رانندگی پایش را روی پدال گاز فشار می‌دهد برایش تداعی شود که اگر بیشتر گاز بدهم گرچه ممکن است زودتر برسم ولی ممکن است سرم متلاشی شود. چون فیلم‌ها و آموزش‌هایی که در گذشته در مدرسه و .. دیده اینجا برایش تداعی می‌شود. و درک درستی از خطر دارد. اما برای ما مفهوم سرعت به عنوان یک مزیت و نوعی کار لذتبخش و مظهر زرنگی از کودکی جا افتاده و کسی که سریعتر رسیده تشویق شده است. چرا کسی با پریز برق شوخی نمی‌کند؟ چون از کودکی به او هشدار داده شده که بازی با برق خطر مرگ دارد. اما فرهنگ ترس از سرعت برای ما تعریف نشده است.

مهندس هدایتی مدیر کل ایمنی حمل و نقل و ترافیک سازمان راهداری: نظام آموزش و پرورش ما انسان را برای زندگی در جامعه تربیت نمی‌کند و در نهایت به نخبه پروری می‌پردازد در حالی که در نظام‌های آموزش و پرورش پیشرفته دنیا به بحث مسئولیت‌پذیری در قبال جامعه و محیط زیست توجه می‌شود تا در درجه اول فردی که از این سیستم خارج می‌شود بتواند فرد مفیدی برای جامعه باشد و یک آدم هنجار شکن نباشد و درصدی هم از افراد در هر جامعه نخبه هستند و نیازمند آموزش‌های خاص.

ما از این غافل هستیم که آموزش در کودکی به فرموده پیامبر اکرم (ص) مثل نقش بر سنگ، عمیق و ماندگار است (العلم فی الصغر کالنقش فی الحجر)، یعنی نهادینه می‌شود. ما یک نهال خودرو را به حال خود رها کرده‌ایم و تربیتش نکرده‌ایم حال که تبدیل به درخت تنومندی شده می‌خواهیم بهره خوبی از آن ببریم و آن محصولی که خودمان می‌خواهیم از آن برداشت کنیم. رفتار رانندگی دقیقاً یک موضوع اجتماعی فرهنگی است که سنگ بنای آن آموزش و پرورش است.

دکتر شفیعیان عضو هیئت علمی دانشگاه امیرکبیر: در بحث آموزش موثر، مهمترین قسمتش گواهینامه است. متأسفانه خیلی از آدم‌ها در تهران نمی‌توانند گواهینامه بگیرند بعد می‌روند شهرستان به راحتی گواهینامه می‌گیرند. چه کسی آموزش می‌دهد؟ چه چیزی آموزش می‌دهد؟ چه کسی امتحان می‌گیرد؟ اینها مواردی است که در ایران خیلی به استانداردهای آن توجهی نشده است. و این در حالی است که طراح نظام آموزش رانندگی فعلی در انگلستان یک ایرانی^۱ است.

سیستم گواهینامه دادن در انگلیس چیزی دست کم از گرفتن یک فوق دیپلم ندارد. اینجا اما خیلی ضعیف عمل می‌شود. منابع آموزشی در انگلستان عبارتند از: کتاب رانندگی هوشمندانه^۲، که معادلش در نظام آموزش رانندگی ما وجود ندارد. کتاب رانندگی تدافعی^۳، کتاب شناخت خودرو^۱، کتاب شناخت راههای کشور، و ... همه اینها را ما به یک هندبوک مختصر تبدیل کرده‌ایم.

1- یک ایرانی اهل اصفهان به نام آقای نهروانی

2_ Smart driving

3_ Defensive driving

در زمینه شناخت خودرو، مثلا لاستیک در ماشین خیلی مهم است در سرعت‌های بالای 100 کیلومتر لاستیک پوسته می‌شود. این که مکانیزم لاستیک چه باید باشد و چه نوع لاستیکی بسته به نوع و ماهیت سفر و کیفیت مسیر و میزان اصطکاک جاده و شرایط آب و هوایی برای چه ماشینی مناسب است، درک درستی از آن نداریم چون درباره‌اش آموزش ندیده‌ایم.

■ متولی آموزش موثر کاربران کیست؟

مهندس قربانی مدیر کل ایمنی حریم راه سازمان راهداری: در کشورهای پیشرفته دنیا یک سند بهبود آموزش 4 ساله تدوین می‌شود که بر اساس آن نقش و وظیفه هریک از دستگاه‌ها مثلا آموزش و پرورش، رسانه‌ها، وزارت علوم، نهادهای مردمی و انجمن‌ها و ... و سطح و نوع آموزش‌ها برای هرکدام از اینها مشخص می‌شود.

■ نقش تفهیم خطر و تصادف در کاهش تلفات تصادفات

مهندس قربانی مدیر کل ایمنی حریم راه سازمان راهداری: ما سه جور خطر داریم. خطری که اصلا نمی‌دانیم و آن را نمی‌شناسیم. خطری که به آن عادت کرده ایم و کم اهمیت تلقی می‌کنیم. و خطری که به خوبی می‌شناسیم و از آن اجتناب می‌کنیم. خطر را در خارج از کشور به افعی نشان می‌دهند یعنی موجودی که بالاخره نیش خودش را می‌زند. تفهیم خطر و تصادف در کشورهای پیشرفته دنیا از طریق کتاب «شناخت خطرات» و فیلم‌های هشدار دهنده هنگام اخذ گواهینامه انجام می‌شود و همچنین از طریق رسانه‌ها نیز این مفاهیم را منتقل می‌کنند اما در کشور ما این موارد به درستی تفهیم نمی‌شود. این است که مردم ما خطر برق را می‌دانند اما خطر سرعت و خطر چراغ خاموش در خیابان تاریک رفتن و دنده عقب در آزادراه رفتن را نمی‌دانند.

پراید گرچه ماشین غیر ایمن و خطرناکی است اما از آن مهم‌تر لاستیک درست انتخاب نکردن است، چراغ خاموش در شب حرکت کردن است، با کامیون در خط سرعت حرکت کردن است، مثلث خطر در خودرو نداشتن است، در زمستان بدون زنجیر چرخ و آذوقه مناسب به راه افتادن است. این‌ها خطراتی است که ما درک درستی از آنها نداریم.

■ نقش کنترل موثر بر رفتار کاربران در کاهش تلفات تصادفات

مهندس قربانی: کنترل موثر بر رفتار کاربران یعنی هرکس خطایی انجام می‌دهد این حس را داشته باشد که گیر می‌افتد. ابزارهای کنترل موثر عبارتند از سیستم‌های هوشمند (آی‌تی‌اس)، نظارت پلیس، نظارت مردم، جرایم قوی، نظارت والدین و ... تا وقتی که این فضا پیش نیاید رفتارهای پرخطر در رانندگی کاهش نمی‌یابد.

معمولا 80 درصد آدم‌ها هنگامها را رعایت می‌کنند 15 درصد گاهی تخلف می‌کنند و 5 درصد هم اصلا قانون‌پذیر نیستند اما بیشترین خطرات و سوانح را رقم می‌زنند سوال اینجاست که ما برای جلوگیری از رفتارهای پرخطر این افراد (5 درصد قانون‌گریز) چه تدابیری اندیشیده‌ایم که بازدارندگی لازم را داشته باشد. مجلس ما در مورد برخی قوانین پیشنهادی ما توجیه نیست و می‌گویند مردم نمی‌توانند این جرایم را بپردازند. در حالی که این جرایم برای معدود افرادی است که اصلا قانون‌پذیری ندارند و برای تامین امنیت اکثریت مردمی است که قانون را رعایت می‌کنند و می‌خواهیم این 80 درصد مردم آسیب نبینند.

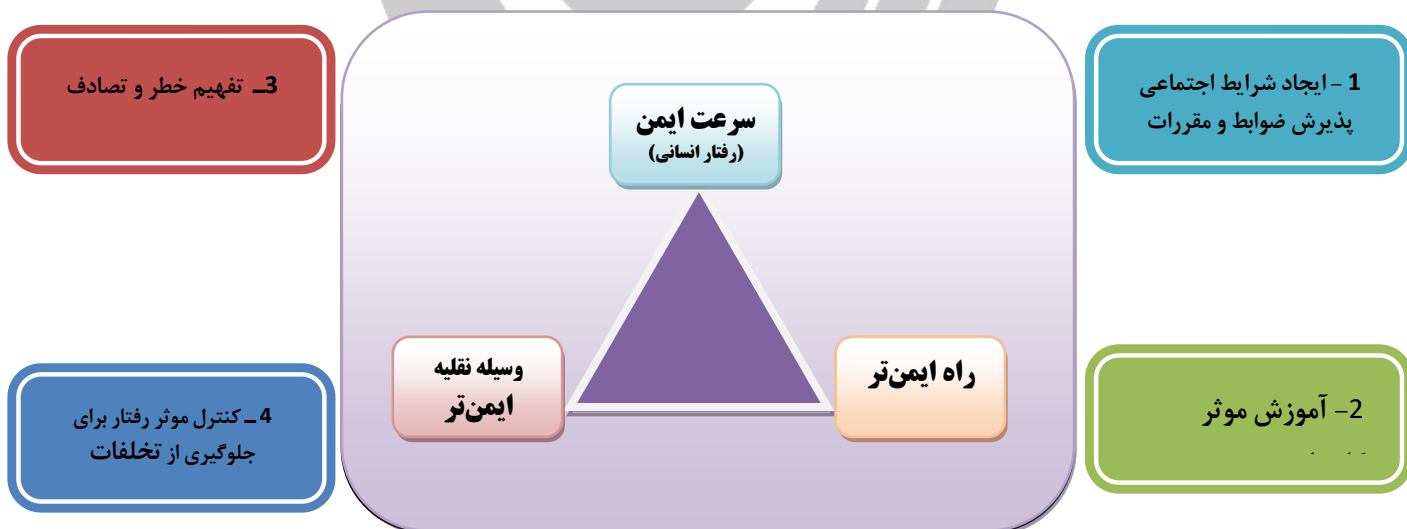
مهندس هدایتی: تعدیل نرخ جرایم با توجه به تورم: در خصوص بحث اعمال مقررات در قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی که در سال 89 یا 90 به تصویب رسید جدول جرایمی تصویب شد و در قانون پیش‌بینی شده بود که هر سه

سال یکبار این نرخ جرایم با توجه به تورم و ... تعدیل شود. به هر حال اعمال قانون نیازمند جریمه است. در سال 93 باید این نرخ افزایش پیدا می کرد اما سال 94 اتفاق افتاد. تازه وقتی افزایش هم اعمال شد فقط در برخی موارد آن جدول اتفاق افتاد یعنی فقط در 40 مورد از آن 170 مورد جدول تعدیل شد. و بقیه موارد فقط 50 درصد افزایش داشتند و علاوه بر آن همین موارد هم به درستی اجرا نمی شود. ما در بین مسئولین خودمان و در بدنه حاکمیتی بر سر به تصویب رسیدن این قانون مشکل داشتیم. می گفتند افزایش جرایم رانندگی تورم زاست و هزینه به خانواده ها تحمیل می کند در حالی که جرایم رانندگی کالای اساسی مردم نیست و کسی که تخلف نمی کند که جریمه ای نباید بپردازد که هزینه ای به او تحمیل شود. این فکر هنوز برای مسئولین جا نیفتاده چه رسد به مردم. درصد کمی از مردم آموزش پذیر نیستند و تحت هر شرایطی تخلف می کنند. اینجا فقط قوه قهریه می تواند اعمال قانون کند برخی از این افراد مثلا راننده ای که مست است اینها با آموزش اصلاح نمی شوند و نباید با آنها نرمش شود.

بعد از این 4 مورد آن سه عامل (سرعت مطمئن، راه ایمن تر و وسیله نقلیه ایمن تر) اهمیت دارد:

در بحث انسان در ترافیک رفتار مهم است. انسان موجودی است که با این 4 تا شکل می گیرد. رفتار و شرایط جسمی و روانی اش هنگام رانندگی مهم است. هر جایی که رفتار رانندگی صحیح را رعایت نکنیم آنجا نقطه خطرناک و حادثه خیز خواهد شد. آزاد راهی که در آن رعایت نکنیم خطرناک است ولی جاده چالوس نقطه حادثه خیزش در 40 سال گذشته 40 تا تصادف اتفاق افتاده است. در اکثر کشورها خودروهای تولیدی رتبه بندی می شوند و در شناسنامه خودرو ثبت می شود که از چه امکانات ایمنی برخوردار است و چند ستاره دارد. خودرو پراید که ستاره ندارد نمی توان مثل ماشین 5 ستاره با آن رانندگی کرد حالا اگر راننده پراید بخواهد رفتار رانندگی راننده خودرو 5 ستاره را تقلید کند طبیعی است که مخاطرات زیادی برای خود و دیگران رقم خواهد زد. خودرو 5 ستاره سیستم کنترل پایداری دارد و با سرعت بالا چپ نمی کند و یا در صورت تصادف آسیب کمتری به سرنشینان وارد می شود ولی ماشین بی ستاره اگر سرعتش بالا برود معلق می زند و مخاطرات جدی برای سرنشینان رقم می زند.

مدل سیستم ایمن و عناصر اصلی آن



■ مشکل کشور ما مدیریت به معنای ایجاد هماهنگی بین دستگاه‌های مختلف است.

دکتر مهدی شفیعیان: خوشبختانه در کشور ما این دانش در خصوص ایمنی راه ایجاد شده، اما متأسفانه مدیریت واحدی که بتواند همه این عوامل را با هم هماهنگ کند وجود ندارد. بحث ایمنی راه در همه جای دنیا یک مدیریت واحد دارد. در کشور ما حداقل 4 تا متولی دارد: وزارت راه، وزارت بهداشت، وزارت صنایع و پلیس راه. هر یک از این نهادها در جای خودش مهم است و همچنین نقش رسانه‌ها (صداوسیما) و آموزش و پرورش هم مهم است.

مهندس جواد هدایتی: ایمنی در همه جای دنیا مسئله حاکمیتی است و همیشه هم صنایع خودروسازی در مقابلش مقاومت می‌کنند چون رعایت استانداردهای ایمنی باعث افزایش هزینه‌ها می‌شود. حتی شرکت‌های آلمانی هم می‌خواهند خودروهایشان را با حداقل هزینه بسازند. بنابراین اگر فشار حاکمیتی نباشد آنها هم می‌خواهند پراید بسازند. آنجا که از مسئله ایمنی منفعت مالی دارند حتما باید فشار حاکمیتی باشد.

■ چه باید کرد؟

ریسک‌های پذیرفته شده در حال حاضر خیلی زیاد است و این که آمارها کاهش پیدا کرده این مثل روند سیر بیماری است که به طور تصادفی کاهش می‌یابد یعنی اگر هیچ کاری هم نکنید کسانی که آسیب‌پذیری بیشتری دارند در طی یک دوره زمانی از بین می‌روند و مقاوم‌ترها باقی می‌مانند و خود به خود ریسک‌کننده‌ها در یک دوره‌ای کمتر می‌شوند این نه به خاطر برنامه‌ریزی بلکه به خاطر یک روند طبیعی است که کاهش می‌یابد و این را نباید به پای بهبود شرایط گذاشت. کمیسیون ایمنی راه که از ده سال پیش فعالیت می‌کند و خوب هم عمل کرده از اینجا به بعد کارش سخت‌تر شده و روند کار کاهش تلفات رانندگی کندتر خواهد بود.

- شخص اول اجرایی کشور مسئولیت ایمنی را به عهده بگیرد (مدل آلمان) و توسط یک ستاد یا یک کمیسیون سالی یکبار هم جلسه بگذارد و همه را هم فرا بخواند و از آنها گزارش بگیرد که وضعیت شاخص‌های عملکردی ما چگونه است و چه روندی را در مقایسه با سال قبل طی کرده و چه باید کرد. جنگ بین اقتصاد و ایمنی همیشه هست. حقیقت این است که در جنگ اقتصاد و ایمنی اگر شخص اول اجرایی کشور ورود نکند اقتصاد می‌برد و ایمنی فدای اقتصاد بنگاه‌ها می‌شود. در حال حاضر چون رئیس جمهور اولویت را اعلام نکرده سازمان برنامه و بودجه حتی به ما پول خط کشی راه‌ها را هم نمی‌دهد ما 400 میلیون تومان برای خط‌کشی راه‌ها نیاز داریم و فقط 150 میلیون در اختیار داریم مابقی را باید چه کار کنیم. موقعی می‌توانید ضمانت ایمنی را بدهید که مسئله ایمنی راه در اولویت قرار بگیرد و هزینه‌ها و سازو کارهای اجراییش را تامین کنند و گرنه یک مدیر کل به تنهایی نمی‌تواند کاری از پیش ببرد.

- باید یک نهاد راهبر باشد که همه عوامل و بخش‌های این سیستم را هماهنگ کند. و مثل یک رهبر ارکستر، هماهنگ کند و برنامه‌ریزی کند که هر کسی چقدر و چطوری و کی بنوازد تا خروجی مطلوب را داشته باشیم و اگر رهبری و هماهنگی رهبر ارکستر نباشد بهترین موزیسین‌ها و بهترین سازها هم دورهم جمع شوند هرکس ساز خودش را می‌زند. آخر علم دنیا هم که باشیم تا این مدیریت و هماهنگی واحد نباشد کارها اصلاح نمی‌شود. ما یک قانون می‌خواهیم که این نهاد راهبر را ایجاد کند و در حوزه‌های مختلف تولید خودرو و اصلاح راه‌ها و ... بودجه و برنامه را تامین کند تا اجرا شود.

■ ویژگی‌های نهاد راهبر

- اختیارهای قانونی دارد

- بودجه دارد

- دانش فنی دارد

- ساختار و تشکیلات دارد

- مسئولیت پذیری دارد و پاسخگو است.

وظیفه این نهاد راهبر تولید یک برنامه عملیاتی راهبردی است که در طی یک دوره 3 تا 5 ساله برای هر دستگاه‌های ذیربط برنامه ریزی و هدف‌گذاری کند تا به یک سری اهداف برسد. ما دانش فنی را داریم اما مدیریت واحد نداریم و لذا کارها آن طور که باید پیش نمی‌رود.

■ مشکلات و چالش‌ها

1- نهاد راهبردی. مریضی سیستماتیک ایمنی ما نیاز به کارشناسی در حداقل 24 حوزه تخصصی دارد که حتما باید یک نهاد هماهنگ کننده باشد تا تصمیم‌گیری اینها تیر در تاریکی نباشد و قدرت و ظرفیت انجام اقدامات متناسب را داشته باشند. در فرانسه ژاک شیراک خودش وارد شد و مسئولیت ایمنی را بعهده گرفت .

2- نبود اطلاعات و داده‌های لازم برای برنامه ریزی (مرکز پژوهش‌های وزارت راه متمرکز شده و ادارات فاقد مرکز پژوهش‌ها هستند) ما به دلیل عدم دسترسی به آمار و اطلاعات لازم نمی‌توانیم برنامه ریزی درستی داشته باشیم و عملکرد ما تیری در تاریکی است: چه تصادفی در چه ساعتی در چه موقعیتی (موقعیت دقیق مکانی وقوع تصادف) بین چه وسایل نقلیه‌ای با چه شرایط آب و هوایی بین چه خودروهایی اتفاق افتاد و چه نتیجه‌ای داشت؟ در نبود این اطلاعات پژوهشی در شبکه راه‌ها، بهترین متخصصان نمی‌توانند تصمیم‌گیری درستی داشته باشند و بودجه و امکانات هدر می‌رود و کار آن طور که باید پیش نمی‌رود. ما به اندازه یک کشور پولدار داریم هزینه می‌کنیم ولی نمی‌دانیم کجا باید خرج کنیم. یک بیمار وقتی به دکتر مراجعه می‌کند اول یک سری اقدامات تشخیصی انجام می‌دهد و پس از گردآوری اطلاعات لازم آن وقت نسخه می‌نویسد. ما اطلاعات فنی دقیق در مورد تصادفات نداریم و نقاط اولویت‌دار را نمی‌توانیم تشخیص بدهیم چون اطلاعات ما ناقص است. اطلاعاتی که پلیس سر صحنه دارد به ما منتقل نمی‌شود. ما الان اگر یک اقدامی را انجام می‌دهیم نمی‌توانیم بررسی کنیم که اثر این اقدام در کاهش تصادفات و تلفات چه بوده است. بانک اطلاعات فنی تصادف نداریم آمارها کلی هستند .

3- ضعف ارتباطات پژوهشی بین نهادهای مسئول ایمنی راه (پلیس، وزارت راه و ...): پلیس ترافیک در تمام دنیا اطلاعاتی نیست و یک پلیس تخصصی است اما پلیس ترافیک ما امنیتی است و بخشی از بدنه نیروهای مسلح است. وجود نگاه امنیتی یکی از آسیب‌های پلیس ترافیک ماست که مانع انتقال اطلاعات تخصصی و تبادل نتایج پژوهش‌ها در این حوزه است.

4- ظرفیت انجام کار بزرگ را در سیستم ایجاد کردن، علاوه بر پول و امکانات.

5- سیاستگذاری‌های اشتباه: آمریکایی‌ها بعد از جنگ جهانی اولین کاری که کردند بزرگراه‌ها را ساختند ولی ما اول از شبکه راه‌های روستایی شروع کردیم و این سیاستگذاری اشتباه بود. این یک موضوع تخصصی بود که باید یک شورایی در باره آن مطالعه و سپس تصمیم‌گیری می‌کرد. در حالی که رئیس جمهور کره می‌گوید پیشرفت کره روی دوش آزادراه‌های کره بوده است ما راه روستایی را درست کرده‌ایم و در همان راه‌های بی کیفیتی که ایجاد کرده‌ایم جوانان

روستایی دارند با سرعت بالا تردد می کنند و آمار تصادفات و تلفات جاده‌ای را افزایش می دهند در حالی که توسعه شبکه بزرگراهی می توانست به تدریج تا عمق روستاها نیز نفوذ کند.

6- در مورد گواهینامه‌ها و درجه بندی آنها: گواهینامه را در کل دنیا وزارت حمل و نقل می دهد در کشور ما این را به بخش خصوصی واگذار کردند و افراد غیر متخصص مسئولیت آموزش و اداره این آموزشگاهها را به عهده گرفتند . بعد چون توان تخصصی و منابع مالی این را نداشتند نتیجه این شد که آن طرح موفق نبود و به آن صورت که باید اجرایی نشد.

7- نقش قوه قضائیه و قوانین و مقررات هم خیلی مهم است. بزرگترین چالش ما آدم های هنجار شکن است. 12-15 درصد با سرعت غیر مجاز تردد می کنند و از هر 100 نفر در خط عابر پیاده 15 نفر دارند با شمشیر حرکت می کنند.

■ وظیفه رسانه چیست ؟ صدا و سیما در این زمینه چه اقداماتی باید انجام دهد؟

- رفتارسازی از طریق آگاهی بخشی در رسانه: بخش مهمی از رفتارسازی در صداوسیما در خصوص مسائل مربوط به گواهینامه رانندگی و بخش دیگر آن آموزش موثر است. آموزشی می تواند موثر باشد که منجر به تغییر باور و سپس تغییر رفتار شود. آگاهی بخشی¹ در رسانه بسیار مهم است. برای تغییر رفتار ترافیکی باید آموزشها پیوسته باشد و هر از گاهی تکرار شود. حوزه نفوذ رسانه‌ای مثل صدا و سیما تا دورافتاده ترین روستاهاست . کلیپ های آموزشی و هشدار دهنده باید کوتاه و حتی الامکان زیر یک دقیقه باشد و مثل سیا ساکتی هم در قالب طنز نباشد بلکه کاملا جدی به موضوع بپردازد و هنرمندانه باشد و این موضوع یک موضوع جدی است و نباید با طنز و شوخی باشد بلکه باید شوک بدهد.

- توجه به نقش سمن ها در آموزش و ترویج رفتارهای ایمن : جمعیت طرفداران ایمنی

- انتقاد از برنامه های سیاساکتی و طنز آلود کردن مسئله ایمنی

- ما هنوز که هنوز است باورمان به آموزش ترافیکی فقط در مورد بچه‌هاست در حالی که برای راننده ها باید آموزش داده شود و هشدار به رانندگان باشد.

- استفاده از کلیپ‌های هشدار دهنده سازمان راهداری در آپارات