

# بحران خاموش ترافیک در ایران

شروین اشیدری: تلفات جاده‌ای در دهه‌های اخیر، فراتر از یک چالش صرفاً ترافیکی، به یکی از عمیق‌ترین زخم‌های پیکره اجتماعی و اقتصادی ایران بدل شده است؛ معضلی پنهان که سالانه هزاران خانواده را داغدار کرده و خسارت‌های جبران‌ناپذیری بر چرخه تولید و سرمایه‌انسانی کشور تحمیل می‌کند. بررسی سیر تحولات حوادث رانندگی از دهه‌های گذشته تاکنون، روایتگر نوساناتی معنادار میان سیاست‌گذاری‌های بازدارنده، سرعت‌گیری نرخ موتوریزاسیون، فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل و کاستی‌های ساختاری شبکه راه‌هاست. با وجود تلاش‌های صورت‌گرفته در زمینه ایمن‌سازی محورها و ارتقای قوانین، توقف انتشار داده‌های آماری رسمی توسط مرکز آمار پس از سال ۱۴۰۲، ابهاماتی نگران‌کننده در رصد دقیق پویایی این بحران ایجاد کرده است.

در این گزارش جامع، ضمن واکاوی دقیق آمار و ارقام مستند از سال‌های دور تا سال‌های اخیر، دلایل کارشناسی روند نزولی یا صعودی تلفات و مصدومان جاده‌ای زیر ذره‌بین قرار می‌گیرد تا ابعاد پنهان این ناهنجاری ساختاری بیش از پیش آشکار شود.



## سیر تحولات تاریخی تلفات

به جرح و ۱۶،۸۱۱،۰۱۶ فقره منجر به خسارت شده است. در تحلیل جغرافیایی این حوادث، استان‌های فارس، تهران، خراسان رضوی، اصفهان و سیستان و بلوچستان همواره بیشترین سهم از بار تلفات و مصدومان کشور را به دوش کشیده‌اند. به عنوان مثال، در سال ۱۴۰۱ استان تهران با ثبت بیش از ۵۱۴ هزار فقره تصادف در صدر جدول حجم کلانک‌های ترافیکی قرار داشته است. همچنین بررسی‌های آماری سال‌های بعد همچون داده‌های منتسب به سال ۱۴۰۴ با ۱۹،۵۴۰ فوتی گویای آن است که محورهای برون‌شهری با سهمی بیش از ۶۸ درصد، همچنان قتلگاه اصلی مسافران به شمار می‌روند؛ جایی که سرعت‌های غیرمجاز و شدت بالای برخورد، شانس بقا را به شدت کاهش می‌دهد.

بررسی روند بلندمدت حوادث رانندگی در کشور نشان می‌دهد که آمار قربانیان از ابتدای دهه ۱۳۷۰ با شیبی تند صعود کرده و در اواسط دهه ۱۳۸۰ به نقطه اوج بحرانی خود رسید؛ به گونه‌ای که در سال ۱۳۸۴ تعداد جان‌باختگان تصادفات به مرز ۲۸ هزار نفر نزدیک شد. این رشد شتاب‌زده، معلول هم‌زمان افزایش چشمگیر نرخ موتوریزاسیون و توسعه سفرهای خودرویی در بستر زیرساخت‌های فرسوده و قوانین ناکارآمد بود. با این حال، از اواخر دهه ۸۰ به این سو، با ورود ساختارهای نوین ایمنی، بهبود مهندسی راه‌ها و سخت‌گیری‌های قانونی، روند نزولی تلفات آغاز شد و در سال ۱۳۹۵ به کمتر از ۱۶ هزار نفر رسید. اما این روند کاهشی پایدار نماند؛ در ادامه، آمارها بار دیگر با نوساناتی روبه‌رو شد. برای نمونه، در سال ۱۴۰۱ بر اساس داده‌های رسمی نیروی انتظامی، مجموع تصادفات ثبت‌شده در کل کشور به رقم قابل توجه ۲۰،۱۱۹،۴۰۶ فقره رسید که از این میان، ۱۵،۹۷۰ فقره منجر به فوت، ۲۹۲،۴۲۰ فقره منجر



## واکاوی نرخ موتوریزاسیون و رشد شهرنشینی

یکی از کلیدی‌ترین متغیرهای اقتصاد کلان ترافیک، تحولات نرخ شهرنشینی و ضریب نفوذ وسایل نقلیه یا همان نرخ موتوریزاسیون است. نرخ جمعیت شهرنشینی در ایران از حدود ۶۰ درصد در ابتدای دهه ۷۰ به بیش از ۷۵ درصد در انتهای دهه ۹۰ رسید و جمعیت شهری از ۳۶ میلیون نفر به ۶۳ میلیون نفر افزایش یافت. این جابجایی جمعیتی، میل مفرطی به برخورداری از وسایل نقلیه شخصی (خودرو و موتورسیکلت) ایجاد کرد تا رفاه خانوارها ارتقا یابد.

نگاهی به داده‌های تاریخی نشان می‌دهد که نرخ تعداد وسایل نقلیه به ازای هر هزار نفر جمعیت در سال ۱۳۷۹ عدد ناچیز ۷۵.۳ بوده است، اما تنها ۴ سال بعد یعنی در سال ۱۳۸۳، این شاخص از مرز ۱۵۰ خودرو عبور کرد و در سال ۱۳۹۸ به بالای ۴۰۰ خودرو در هر هزار نفر رسید. این انفجار تقاضا برای خودرو، در شرایطی رخ داد که ظرفیت شبکه معابر درون‌شهری و برون‌شهری متناسب با این حجم از فلز و شتاب توسعه نیافت. نتیجه محتوم این شکاف، اشباع ترافیکی، افزایش خطای انسانی ناشی از کلافگی رانندگان و رشد تصاعدی احتمال بروز تصادفات زنجیره‌ای بود.



## چرا تصادفات کاهش یا افزایش می‌یابند؟

**زنجیره امدادونجات و طلای زمان**  
شاخص نسبت کشته به مصدوم که در برخی استان‌های محروم و مرزی کشور مانند سیستان و بلوچستان به اعدادی بالاتر از ۱۳ تا ۱۴ درصد می‌رسد، گواهی روشن بر چالش‌های امدادرسانی است. فاصله طولانی پایگاه‌های اورژانسی، کمبود آمبولانس‌های مجهز و تاخیر در انتقال مصدوم به مراکز درمانی تخصصی به‌ویژه انتقال با وسایل نقلیه غیرامدادی در درصد قابل توجهی از حوادث، شانس زنده ماندن مصدومان دچار ضربه به سر را به شدت کاهش می‌دهد؛ چرا که ضربه به سر عامل نزدیک به نیمی از فوت‌شدگان صحنه حادثه است.

۵۰ کیلومتر به ساعت تقلیل داده‌اند) پتانسیل برخورد با عابران را به شدت بالا برده است.  
**فرسودگی ناوگان و ضریب ایمنی خودروها**  
استاندارد نبودن و ضعف ایمنی بخش قابل توجهی از خودروهای داخلی، به‌ویژه در مقاومت اتاقک و نقص سیستم‌های ترمز ضدقفل و پایداری الکترونیکی در دهه‌های گذشته، شدت صدمات وارده در تصادفات را تشدید کرده است. هرچند نظارت بر ناوگان عمومی بار و مسافر تا حدودی توانسته سهم این بخش را در تلفات کنترل کند، اما فرسودگی کلی ناوگان همچنان نقطه آسیب‌پذیری سیستم است.

واژگونی‌ها با بیش از ۳۲ درصد است و رفتارهای پرخطر نظیر سرعت و سبقت غیرمجاز، اضلاع مثلث انسانی این بحران را تشکیل می‌دهند.  
**مهندسی معابر و ایمنی زیرساخت‌ها**  
طراحی هندسی غیراستاندارد در بسیاری از جاده‌های فرعی و اصلی، نواقص شیب شیروانی، کمبود شیارهای لرزاننده، نبود روشنایی کافی در نقاط حادثه‌خیز و عدم تفکیک باندهای رفت و برگشت در محورهای دوطرفه، نقش کاتالیزور را در تبدیل خطای انسانی به مرگ قطعی ایفا می‌کنند. به علاوه، در حوزه درون‌شهری، عدم بازنگری اساسی در سرعت مجاز معابر (بر خلاف استانداردهای جهانی که سرعت شهری را به زیر

تحلیل دلایل کارشناسی نوسانات آمار تلفات و مصدومان رانندگی مستلزم نگاهی چندبعدی به مؤلفه‌های انسانی، مهندسی راه، ناوگان و امدادونجات است:

**فاکتورهای انسانی و کاربران آسیب‌پذیر**  
بخش عمده‌ای از تلفات جاده‌ای در ایران معطوف به «کاربران آسیب‌پذیر راه» یعنی عابران پیاده و موتورسیکلت‌سواران است که حدود ۳۱ درصد متوفیان برون‌شهری و روستایی را شامل می‌شوند. ضعف فرهنگ ترافیکی، عدم استفاده استاندارد از تجهیزات ایمنی مانند کلاه ایمنی و کمربند، خستگی و خواب‌آلودگی رانندگان که عامل سهم‌خواه

## سخن پایانی

بحران تصادفات رانندگی در ایران، مسئله‌ای محتوم و تقدیرگونه نیست، بلکه معضلی ساختاری است که درمان آن نیازمند اراده‌ای حاکمیتی، فرابخشی و مبتنی بر داده‌های دقیق علمی است. تا زمانی که رویکرد مدیریت ایمنی راه از اقدامات واکنشی و جریمه‌محور صرف، به سمت اصلاح ریشه‌ای هندسه جاده‌ها، نوسازی سخت‌افزاری ناوگان خودرویی، استانداردسازی سرعت در معابر شهری و توسعه هوشمند سیستم‌های نظارتی و امدادی تغییر نکند، جاده‌های کشور همچنان قربانی خواهند گرفت. عبور از این ورطه مرگبار، نیازمند بازگشت شفافیت آماری، پیوند میان پژوهش‌های دانشگاهی و سیاست‌گذاری‌های اجرایی، و از همه مهم‌تر، درک این حقیقت بنیادین است که هیچ توسعه اقتصادی و اجتماعی بدون صیانت از سرمایه انسانی و جان شهروندان معنا و اصالتی نخواهد داشت.

## چالش مفقودی داده‌ها

### تاریک‌خانه آماری پس از سال ۱۴۰۲

یکی از بزرگ‌ترین موانع پژوهشی و رسانه‌ای در تحلیل به‌روز حوادث جاده‌ای، قطع روند انتشار شفاف و تفکیکی داده‌ها توسط مرکز آمار ایران و نهادهای ذی‌ربط پس از سال ۱۴۰۲ است. در شرایطی که جامعه رسانه‌ای و کارشناسان اقتصاد حمل‌ونقل نیازمند رصد مستمر اثربخشی سیاست‌های پیشگیرانه هستند، خلأ دسترسی به پایگاه‌های داده جامع و تفکیکی استانی پس از سال ۱۴۰۲، تحلیل‌گران را در غبار عدم قطعیت رها کرده است. عدم انتشار منظم این آمارها نه تنها مانع از ارزیابی عملکرد دستگاه‌های متولی (مانند راهداری، پلیس راهور و وزارت بهداشت) می‌شود، بلکه برنامه‌ریزی مبتنی بر شواهد را برای کاهش تلفات بهنجو خطرناکی مختل می‌سازد. شفاف‌سازی داده‌ها، نخستین گام در راستای مسئولیت‌پذیری نهادهای دولتی در قبال جان شهروندان است.

