

سوانح رانندگی؛ سونامی پنهان

■ آکونیز ۹/۳/۵: در حالی چهار عامل انسانی، وسیله نقلیه، جاده و شرایط آب و هوایی در بروز سوانح رانندگی موثر هستند که بررسی‌ها نشان می‌دهد عوامل انسانی بیشترین سهم را در این معضل دارد.براساس بررسی‌های صورت‌گرفته در پژوهشکده حمل‌ونقل، بیش از ۰٫۰۰درصد عامل وقوع تصادفات رانندگی، خطای انسانی است و سه عامل دیگر یعنی وسیله نقلیه، جاده و شرایط آب و هوایی حدود ۰۰درصد علل وقوع تصادفات رانندگی را شامل می‌شوند. هرچند هر یک از این عوامل همراه با تاثیرپذیری عامل دیگر، موجب بروز حوادث می‌شوند اما طبق آمارهای موجود سالانه حدود ۰۰۰۸۰ هزار تصادف در ایران رخ می‌دهد که این کشور را در ردیف نخست این‌گونه حوادث در جهان قرار داده است.طبق آمار پزشکی قانونی ۶۰درصد از کشته‌های حوادث رانندگی مربوط به جاده‌های برون‌شهری، بیش از ۲۴درصد مربوط به جاده‌های درون‌شهری و نزدیک به ۱۰درصد در جاده‌های روستایی است. از سوی دیگر در بحث عوامل انسانی موثر در سوانح رانندگی، عادات متعددی در افزایش سوانح موثر هستند که شامل رانندگی با چراغ خاموش در شب، صحبت و توجه‌به همراه حین رانندگی، خوردن و نوشیدن در رانندگی، عدم رعایت فاصله ایمنی و توجه نکردن به سرعت،حرکت‌نمایشی حین رانندگی، بی‌توجهی به علائم راهنمایی و رانندگی، صحبت با تلفن همراه حین رانندگی و وجود نقص فنی در خودرو و بی‌توجهی به آن است.

وقوع ۱۱ تصادف اتوبوس در یک هفته

■ مهر ۹/۱۰/۴: فرمانده پلیس راه کشور از تشدید طرح کنترل ناوگان حمل‌ونقل عمومی خبر داد و گفت: هفته گذشته ۱۱ تصادف و واژگونی اتوبوس مسافربری در جاده‌های کشور رخ داد که در جریان این حوادث بیش از صد مسافر کشته و زخمی شدند. سرهنگ محمدرضا میهماندار اظهار داشت: خوشبختانه، در طرح نوروزی امسال شاهد کاهش حوادث ناوگان حمل‌ونقل عمومی بودیم اما از ۲۲ تا ۲۸ فروردین با توجه به بارش برف و ناپایداری‌های جوی در سطح جاده‌ها شاهد وقوع ۱۱ تصادف و واژگونی اتوبوس‌های مسافربری بودیم. وی ادامه داد: در این حوادث بیش از صد نفر از مسافران کشته و مجروح شدند. فرمانده پلیس راه با اعلام اینکه برخی از رانندگان در شرایط نامناسب جوی راننده حرفه‌ای نیستند، تاکید کرد: لغزندگی جاده‌ها باعث بروز این تصادفات و واژگونی‌ها شده است. بخشی از تصادفات نیز علاوه بر تقصیر انسانی بر اثر نقص فنی وسیله و راه رخ می‌دهد که باید به این دو مورد نیز توجه بیشتری شود.

آیین‌نامه مدیریت ایمنی حمل‌ونقل و سوانح رانندگی ابلاغ شد

رئیس‌جمهور آیین‌نامه‌ای را ابلاغ کرد که براساس آن رهاکارهای لازم برای کاهش سوانح رانندگی و امدادرسانی و افزایش ایمنی حمل‌ونقل، ارتقای ایمنی وسایط نقلیه و بهسازی راه‌ها، فرهنگ‌سازی، ارتقای آموزش همگانی و اصلاح رفتار پرخطر رانندگان هماهنگی‌ها و اقدامات مدیریتی تعیین شده است. به گزارش پایگاه اطلاع‌رسانی وزارت کشور، به نقل از پایگاه اطلاع‌رسانی دولت، وزیران عضو کارگروه توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت به‌استناد اصل یکصد و سی و هشتم قانون اساسی، آیین‌نامه مدیریت ایمنی حمل‌ونقل و سوانح رانندگی را تصویب کردند.

چهار وزارتخانه مسوول ایمنی حمل‌ونقل و سوانح رانندگی شدند

■ فارس ۹/۷/۵: رئیس‌جمهور در آیین‌نامه مدیریت ایمنی حمل‌ونقل و سوانح رانندگی وزارتخانه‌های راه و ترابری کشور، بهداشت و ارتباطات و نیز پلیس راه اورژانس و جمعیت هلال احمر را به‌عنوان دستگاه‌های ذی‌ربط در مدیریت ایمنی حمل‌ونقل و سوانح رانندگی تعیین کرد. رئیس‌جمهور آیین‌نامه‌ای را ابلاغ کرد که بر اساس آن رهاکارهای لازم برای کاهش سوانح رانندگی و امدادرسانی و افزایش ایمنی حمل‌ونقل، ارتقای ایمنی وسایط نقلیه و بهسازی راه‌ها، فرهنگ‌سازی، ارتقای آموزش همگانی و اصلاح رفتار پرخطر رانندگان هماهنگی‌ها و اقداماتی مدیریتی تعیین شده است. بنا بر این گزارش وزیران عضو کارگروه توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت به استناد اصل یکصدوسی‌وهشتم قانون اساسی، آیین‌نامه مدیریت ایمنی حمل‌ونقل و سوانح رانندگی را تصویب کردند.

سهم حمل‌ونقل عمومی از تلفات رانندگی کمتر از ۳درصد است

■ تین‌نیوز ۹/۷/۳: رییس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور با بیان اینکه سهم ناوگان حمل‌ونقل عمومی از تلفات سوانح رانندگی کمتر از سه‌درصد است، گفت: یکی از بحث‌های عمده در حوزه حمل‌ونقل عمومی در سال ۹۱ رتبه‌بندی شرکت‌های حمل‌ونقل است. شهریار افندیزاده رییس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور در گفت‌وگو با خبرنگار تین‌نیوز، با اشاره به تلاش نهادهای مختلف در زمینه کاهش تلفات رانندگی گفت: سال گذشته کاهش ۱۴/۵درصدی تلفات را در سوانح رانندگی داشتیم.

از این پس شرکت‌های مسافربری اتوبوسرانی، ستاره‌دار خواهند شد. ظاهرا پلیس راه کشور تصمیم گرفته است که نظارت و کنترل بیشتری بر ناوگان حمل‌ونقل عمومی کشور و به‌خصوص شرکت‌های مسافربری داشته باشد. در صورت نهایی شدن این طرح و اجرای آن توسط پلیس راه کشور، شرکت‌های مسافربری ملزم خواهند بود که در انتخاب راننده دقت بیشتری به خرج دهند و از افراد عصبی، دارای مشکلات جسمی و روانی استفاده نکنند. همچنین به موجب این طرح عملکرد این شرکت‌ها براساس ارایه خدمات، ایمنی و به‌کارگیری راننده بررسی و سطح‌بندی خواهد شد.

«محمدرضا میهماندار»، فرمانده پلیس راه کشور، در حالی خبر از طرحی می‌دهد که به تازگی در دستور کار پلیس قرار گرفته است، که به موازات آن و از آذر ماه سال گذشته طرحی مشابه توسط سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور برای اجرا به تمامی شرکت‌های مسافربری ابلاغ شده است. براساس طرح این سازمان، شرکت‌های مسافربری برون‌شهری، بسته به نوع امکاناتی که در اختیار دارند و خدماتی که به مسافران خود ارایه می‌دهند، در پنج رتبه تقسیم‌بندی می‌شوند.

با این حال میهماندار، طرح ستاره‌دار شدن شرکت‌های مسافربری را در راستای همان طرح رتبه‌بندی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور می‌داند. فرمانده پلیس راه کشور درباره دلایل تهیه و اجرای چنین طرحی به «شرق» می‌گوید: «گرانی ما به عنوان پلیس در بخش حمل‌ونقل عمومی در واقع کنترل وضعیت رانندگان براساس مدارک و همچنین رفتارهای‌شان در جاده‌است که بیشتر به پخش ایمنی سفر برمی‌گردد.»

هرچند فرمانده پلیس راه کشور تاکید می‌کند که اگر قرار باشد سطح‌بندی در شرکت‌های مسافربری اجرا شود به صورت مشترک اتفاق می‌افتد اما به نظر می‌رسد در این راه مشکلاتی وجود دارد و تفاوت زیادی میان آنچه که مدنظر پلیس راه کشور است و آنچه که سازمان راهداری در حال اجرای آن است، وجود دارد. میهماندار در حالی از توافق و برگزاری جلساتی در آینده با دوستان سازمان راهداری خبر می‌دهد که بیش از چهار ماه از ابلاغ و اجرای این طرح توسط سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای می‌گذرد. با این همه، او تاکید می‌کند که مشکلی وجود ندارد. «شخصا در جلساتی که برای رتبه‌بندی شرکت‌ها بر گزار شده است، شرکت نکردم. ولی همکارانم شرکت کرده‌اند. قصد داریم بخش ایمنی را به صورت جدی‌تری انجام کنیم. جلساتی با سازمان راهداری بر گزار خواهیم کرد و اگر هم به توافق نرسیم حتما به مردم اعلام می‌کنیم که چه شرکت‌هایی بیشترین و چه شرکت‌هایی کمترین حوادث را دارند. چراکه اطلاع از وضعیت ایمنی شرکت‌های مسافربری حق کسانی است که از آن استفاده می‌کنند»

نگاهی به آمار تصادفات جاده‌ای کشور و همچنین رفتارهای پرخطر برخی رانندگان ناوگان مسافربری که مسوولیت جان تعداد زیادی از مسافران را بر عهده دارند، اصرار پلیس راه کشور بر اینم بودن شرکت‌های مسافربری و سطح‌بندی آنها را قابل درک می‌کند.

چندی پیش، «محمود خدائوست» رییس مرکز تحقیقات پزشکی قانونی، از مرگ ۲۰۰هزار و ۶۸ نفر در تصادفات رانندگی در سال ۱۳۹۰ خبر داد که در مقایسه با مدت زمان مشابه در سال گذشته که ۲۳هزار و ۲۴۹ نفر در تصادفات رانندگی کشته شده بودند، ۱۳۱۷درصد کاهش را نشان می‌دهد. براساس این آمار بیشترین محل وقوع مرگ‌های ناشی از تصادفات رانندگی، با ۱۲ هزار و ۲۲۳ مورد، جاده‌های برون‌شهری اعلام شده است. در این میان سهم اتوبوس و مینی‌بوس ۱/۸درصد، خودرو سواری ۳/۸۹درصد، موتورسیکلت ۲۴درصد، کامیون، کامیونت و تریلی ۲/۷ درصد و وانت‌بایر ۶/۷درصد بوده است.

در آخرین آماری که از اجرای تست سلامت و صلاحیت رانندگان کشور در چند سال گذشته اعلام شد، صلاحیت ۱۳ هزار و ۲۰۰ نفر از رانندگان زیر سال ۱۳۹۰، علاوه بر این در این تست مشخص شد ۸۹درصد رانندگان دارای اختلالات بینایی، ۱۸درصد اختلال شنوایی، ۱۰درصد دارای فشار خون،

فرمانده پلیس راه کشور از سطح‌بندی شرکت‌های مسافربری خبر داد

اختلال بینایی ۸۹درصد رانندگان جاده‌ها

فروغ پژمان



حسن جعفری

به این ترتیب اگر شرکتی خواهان یکی از رتبه‌های چهار، سه، دو و یک باشد، باید مدارکش را براساس شرایط تعیین شده از طرف این سازمان تنظیم و ارسال کند. تعداد اتوبوس‌ها، نحوه خدمات‌رسانی، میزان فروش، پوشش راننده‌ها و همچنین تصادفات، مجروحان و مرگ‌ومیر اتوبوس‌های هر شرکت در سطح رتبه‌بندی‌شان تاثیرگذار است. «بنابراین دریافت رتبه‌های چهار و سه به بحث‌های سخت‌افزاری و داشتن دفاتر مناسب، استفاده از تکنولوژی و فناوری و ظرفیت ناوگان بستگی دارد که این را معمولا در اختیار استان‌هایمان قرار می‌دهیم که بتوانند این مجوزها را صادر کنند و رتبه‌های یک و دو نیز به دقت بیشتر بالاضح در زمینه رضایتمندی مسافر دارد که ستاد مرکزی سازمان بعد از تایید این موارد توسط استان‌ها، این رتبه‌ها را به شرکت‌ها اعطا خواهد کرد.»

افندیزاده درباره صحبت‌های فرمانده پلیس راه کشور به «شرق» می‌گوید: «البته من مصاحبه ایشان را نخوانده‌ام ولی صحبت‌هایشان باید در این راستا باشد چون تاسیس و فعالیت و تمدید شرکت‌های مسافربری زیر نظر سازمان راهداری و جاده‌ای است.»

معاون وزیر راه، در ادامه تاکید می‌کند که مسوولیت مربوط به رتبه‌بندی شرکت‌های حمل‌ونقل مسافربری جاده‌ای هم به عهده سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای وزارت شهرسازی است و چنانچه شرکت‌های حمل‌ونقل دارای تخلفاتی همچون تصادفات و غیره باشند، کمیسویی در سازمان راهداری وجود دارد که مسوول بررسی تخلفات است و از آنجا که پلیس هم در بخش ایمنی نقش دارد، در این کمیسیون عضو است.

اتوبوس‌هایی با عمر ۱۱ سال

در حال حاضر، بیش از دوهزار شرکت مسافربری اتوبوسرانی در کشور فعالیت می‌کنند. سیستان و بلوچستان با ۱۴۴۲ دستگاه، بیشترین تعداد اتوبوس را در سطح کشور در اختیار دارد. پس از آن خراسان‌رضوی با ۸۸۶ دستگاه، تهران را ۷۸۴ دستگاه و اصفهان را ۶۱۳ دستگاه در رده‌های بعدی قرار می‌گیرند. کمترین تعداد هم متعلق به استان‌های کهگیلویه و بویراحمد و هرمزگان با ۹۷ و ۸۲ دستگاه اتوبوس است.

براساس آمار سال ۱۳۸۸، بیشترین تعداد اتوبوس‌ها بر حسب کشور سزنده با ۹۲۷۷درصد متعلق به ایران است. پس از آن، آلمان با ۳۲/۰درصد و ایتالیا با ۱/۱درصد بیشترین سهم را دارا هستند. از دیگر کشورهای سازنده می‌توان به ترتیب به

تاثیر معاینات چشمی در رانندگان وسایل نقلیه

اصلاح عیوب انکساری، میانگین دید چشم راست از ۰/۴۷ به ۰/۱۶ لاگمار و میانگین دید چشم چپ از ۰/۴ به ۰/۱۴ لاگمار بهبود یافت.

تعداد ۱۳۶ راننده (۹/۱ درصد) هنگام مراجعه (بدون عینک یا با عینک قبلی، دید مناسب جهت رانندگی با وسایط نقلیه عمومی را نداشته‌ند که پس از اصلاح عیوب انکساری (با تجویز عینک مناسب)، این تعداد به ۲۸ نفر (۱/۹ درصد) کاهش یافت. مجموع دید دو چشم قبل از اصلاح در ۱۳۵۷ نفر (۹۰/۵درصد)، ۱۴۱۰ یا بیشتر و ۱۴۳ نفر (۹/۵درصد)، کمتر از ۱۴۰ بود که بعد از اصلاح عیوب انکساری (تجویز عینک مناسب)، در ۱۴۶۵ نفر (۹۷/۵ درصد)، ۱۴۱۰ یا بیشتر و در ۳۵ نفر (۲/۳ درصد) کمتر از ۱۴۱/۰ بود. (۰/۱۰۰ PC) تعداد ۲۹۰ راننده (۲/۶درصد) به علل مختلف، مشکل بینایی و افت دید داشتند. شایع‌ترین علت افت دید، عیب انکساری (۷۰/۳درصد)؛ دومین علت کاهش دید، بیماری‌های ماکولا (۱۲/۳درصد) از قبیل AMD (استحاله وابسته به سن ماکولا)، اسکار یا هیپوپلازی ماکولا و سومین علت، آمبلیوپی، (۷/۴درصد) زمنیه‌ای از قبیل دریا و بیماری‌های سینسیتمیک بالاتر از ۵۰ سال و ۵۰ساله یا کمتر؛ بیماری‌های ماکولا و آب‌مروارید در افراد بالای ۵۰سال و بیماری‌های قرنیه و عیوب انکساری در افراد ۵۰ساله یا کمتر، به عنوان علت بینایی، شیوع بالاتری داشتند (۰/۱۰۰/ PC). بین سن و شیوع رتینوپاتی یا آمبلیوپی ارتباط معنی‌داری وجود نداشته‌د. عمل ۱۵ درصد، نسبت کبک یا دیسک بالاتر از ۰/۴ بود. این افراد با اندازه‌گیری فشار چشم و تکرار آن و معاینه به فاصله کوتاه و در تعدادی با سنجش میدان بینایی، مورد بررسی و تحت نظر قرار گرفتند. گلوکوم ثبت‌شده در هیچ موردی وجود نداشت. در دو نفر، انحراف شدید چشم به طرف خارج (اکزوتروپی) مشاهده

شهری

مخاطرات سفر با اتوبوس

علیرضا اسماعیلی*

■ ایمنی سفر با وسیله نقلیه در یک سیستم حمل‌ونقل جاده‌ای از یک سو مرتبط با عوامل بیرونی (جریان کلی ترافیک، اثر محیط اطراف و...) بوده و از سویی دیگر مرتبط با اجزای مختص به خود است.

با توجه به آمار بالای تصادفات جاده‌ای در کشور، تعیین میزان مخاطرات سفر جاده‌ای که ۹۵درصد جابه‌جایی مسافر توسط این سیستم انجام می‌پذیرد، اهمیت شایان دارد. وسایل نقلیه عمومی سهم بسزایی در جابه‌جایی مسافر دارند. ۶۰درصد جابه‌جایی مسافر در راه‌های کشور توسط وسایل نقلیه عمومی به تناسب (اتوبوس) ۵۳درصد، مینی بوس ۴۱درصد و سواری شش‌درصد) صورت می‌گیرد.

در اروپا، ۸۸درصد سفرها با استفاده از سیستم حمل‌ونقل جاده‌ای انجام می‌شود و از طرفی تصادفات جاده‌ای ۹۷درصد مرگ‌ومیر ناشی از تلفات حمل‌ونقل را در بر می‌گیرد و ۹۳درصد کل هزینه‌های تصادفات را به خود اختصاص داده است. به منظور دستیابی به هدف (کاهش ۵۰درصد کشته‌شدگان ناشی از تصادفات جاده‌ای)، به طور متوسط باید سالانه ۵۳/۳درصد مرگ‌ومیر کاهش یابد؛ این در حالی است که رشد ترافیک جاده‌ای بالغ بر ۵۳/۳درصد است. بررسی‌ها نشان داده که وسایل نقلیه دوجرخ، بیشترین ریسک مرگ‌ومیر را دارند. این وسایل حدود ۲۰برابر وسایل نقلیه‌مسواری مخاطره آمیزترند. همچنین به‌ازای شاخص نفر- کیلومتر، ترافیک جاده‌ای بیشترین ریسک مرگ‌ومیر را نسبت به سایر مدل‌های حمل و نقل دارا است. به‌طور متوسط ریسک سفر با اتوبوس در اروپا ۱۰ برابر، کمتر از سفر با سواری است.

نوع حمل‌ونقل

موتوسییکلت / عابر پیاده / دوجرخه / سواری /

اتوبوس

ریسک مرگ‌ومیر

۱۳/۸، ۶/۴، ۷/۲، ۰/۰۷، تصادفات با اتوبوس به‌رغم وجود قانون جدید رسیدگی به تخلفات رانندگی از اردیبهشت ۹۰ و ثبت نمر منفی برای برخی از تخلفات و همچنین افزایش مبلغ جریمه‌ها، آمار تصادفات اتوبوس‌ها نه‌تنها روند کاهشی نداشته بلکه نسبت به سال پیش روندی افزایشی نشان می‌دهد. شاید بتوان یکی از دلایل افزایش تصادفات اتوبوس‌ها را افزایش ضریب استفاده از حمل‌ونقل عمومی دانست که به‌دنبال افزایش قیمت سوخت و در نتیجه کاهش سفرها با وسیله نقلیه شخصی صورت می‌گیرد. کارشناسان ضمن تایید افزایش آمار تصادفات اتوبوس‌ها، «بی‌توجهی در هنگام رانندگی و احساس مسوولیت‌نداشتن راننده اتوبوس، را دلایل اصلی تصادفات اتوبوس‌ها اعلام داشته‌اند.» براساس تست‌های انجام شده برای ۱۶۸ هزار راننده مرد در بخش حمل‌ونقل عمومی، ۱۳ هزار و ۷۰۰ نفر آنان از لحاظ سلامتی رصلاحتی شدند. با وجود آمار افزایش تلفات تصادفات اتوبوس‌ها و همچنین قانون جدید رسیدگی به تخلفات راهنمایی و رانندگی به نظر می‌رسد این قانون به‌تنهایی نمی‌تواند عامل بازدارندگی در کاهش تلفات رانندگی باشد و بایدسیاست‌گذاری‌ها و زیرساخت‌ها برای به‌کارگیری رانندگان حرفه‌ای و دارای سلامت کامل در ناوگان حمل‌ونقل عمومی در وقت بیشتری انجام شود. آموزش‌هایی همچون آموزش «هداشت خواب» به رانندگان حرفه‌ای از دیگر روش‌هایی است که می‌تواند در کاهش تلفات رانندگی بسیار موثر باشد.

نهایت عوامل دخیل در تصادفات اتوبوس‌های بین شهری عبارتند از:

۱-گرایش تعدادی از رانندگان حمل‌ونقل

عمومی (اتوبوس) به موادمخدر

۲-عدم استراحت کافی رانندگان (به‌علت خواب داخل خودرو)

۳-جوان‌بودن رانندگان اتوبوس و ریسک بالای آنها در رانندگی

۴-عدم امکانات استراحتی بین راهی

۵-عدم کسب مهارت‌های لازم رانندگی قبل از فعالیت‌های حرفه‌ای

۶-عدم نظارت غیرمسئوس رانندگان (اعم از الکترونیکی و نظارت انسانی)

۶-استفاده از رانندگان کمکی کم‌تجربه

■ استانداردار دانشگاه علوم انتظامی

و عضو مرکز تحقیقات

و ارتقای ایمنی دانشگاه شهید بهشتی



اقدامی عملی صورت گیرد.