به مناسبت روز ایمنی حمل‌ونقل و به یاد ۲۰۰ نفرجان‌باخته در ۴ روز

انسان، راه و خودرو سه عامل اساسی در بروز تصادفات

لزوم آشکارسازی نقاط حادثه‌خیز برای ایمن‌سازی راه

ندا خداباری: سال‌هاست که حمل‌ونقل در تمامی دنیا از مهم‌ترین بخش‌های زیربنایی اقتصاد کشورها محسوب می‌شود که می‌تواند مبادلات بازرگانی را تسهیل کرده و به توسعه اقتصادی و اجتماعی کشورها کمک کند. حتی پیشرفت حوزه حمل‌ونقل به صورت‌های گوناگون و بهره‌برداری مناسب از آن به عنوان پیش‌نیاز توسعه بخش‌های مختلف، می‌تواند به افزایش امنیت ملی و ثروت کشورها و ازدیاد درآمد سرانه آنها منجر شود. در یک دهه گذشته، با پیشرفت‌های قابل‌توجه در بخش حمل‌ونقل توانسته‌ایم از طریق وسایل نقلیه هوایی، دریایی و زمینی (ریلی و جاده‌ای) بیشتر مبادلات تجاری خود را با سرامر دنیا برقرار کنیم. حوزه حمل‌ونقل به دو گروه بار و مسافر تقسیم می‌شود که در این میان، نقش ایمنی در حمل‌ونقل مسافر به‌خاطر ارزش جان انسان‌ها از اهمیت بسیار زیادی برخوردار است. عموما در تمام نقاط جهان از جمله ایران، انسان مهم‌ترین عامل ایجاد ایمنی در حمل‌ونقل محسوب می‌شود و از میان انواع حمل‌ونقل، حمل‌ونقل جاده‌ای به دلیل ویژگی‌های خودرو، مسیرهای تردد (جاده، آزادراه، بزرگراه) و تأثیر قابل‌توجه نیروی انسانی (راننده) در هدایت وسیله نقلیه با اهمیت‌تر است. هرآنچه تاکنون برای ارتقای ایمنی جاده‌ای با هدف کاهش تصادفات جاده‌ای و جان‌باختگان ناشی از آن انجام شده است، براساس نقش مهم این موضوع برای حفظ جان انسان‌ها صورت گرفته و به دلیل اهمیت بالای موضوع ایمنی حمل‌ونقل، در تقویم رسمی جمهوری اسلامی ایران، روز هفتم اردیبهشت به‌عنوان روز ایمنی حمل‌ونقل نام‌گذاری شده است. در کشور ما، با وجود تلاش‌های زیادی که برای ارتقای سطح کیفی خودروها و اصلاح مهندسی وسایل و جاده‌ها انجام شده است اما همچنان میزان حوادث رانندگی و خسارت ناشی از آن، کاهش چشمگیری نداشته و با آنچه باید وجود داشته باشد، فاصله زیادی دارد. با تلاش‌هایی که صورت گرفته و با همکاری دستگاه‌های مرتبط با حوزه ایمنی و حمل‌ونقل و ترافیک مانند سازمان راهداری، خودروسازان داخلی، شهرداری‌ها و پلیس راهور، توانسته‌ایم در دو سال اخیر، آمار افزایی که بر اثر تصادفات رانندگی جان خود را از دست می‌دهند، به حدود ۲۰ هزار نفر در سال کاهش دهیم. هرچند این رقم نیز بسیار بالا بوده و باز هم باید ادامه داشت را در تبدیل نسبت به ارتقای کیفیت خودروهای تولیدی، توجه ویژه‌ای داشته باشیم و سپس، نقاط حادثه‌خیز با همان نقاط پرتصادف را شناسایی و آنها را هرچه سریع‌تر اصلاح کنیم که البته این امر، نیازمند صرف وقت و هزینه زیادی است که دولت به این منظور در سال ۱۴۰۲، برنامه‌هایی را در دستور کار دارد.

در حوزه ایمنی حمل‌ونقل، ما همچنان با استانداردهای جهانی فاصله زیادی داریم. اینکه همچنان تعداد کشته‌شدگان حوادث جاده‌ای به اندازه تلفات یک جنگ بالاست، لطمه‌هایی شدیدی بر روح و روان انسان‌ها می‌زند و اگر این را هم کنار بگذاریم که جبران آنها، اساسا غیرممکن است و علاوه بر آن، باید به تبعات اقتصادی زیادی که به کشور تحمیل می‌کند نیز توجه کنیم. افزایش قابل‌توجه وسایل نقلیه در سال‌های اخیر که خودرو و چه موتورسیکلت، ایجاد روش‌های نوین در حوزه حمل‌ونقل مسافر مانند خطوط BRT، تاکسی‌های اینترنتی و استفاده از موتورسیکلت برای حمل بار و مسافر و نیز توسعه شهرها و رشد جابه‌جایی مسافر و کالا، باعث شده است که خطرات نیز رو به افزایش باشد. بسیه درواقع مکانیسمی است که می‌تواند به امنیت حمل‌ونقل جاده‌ای کمک کند. از یک طرف با اعمال حق بیمه براساس رفتارهای ترافیکی یک راننده و پرداخت حق بیمه بیشتر برای افرادی که از ضوابط و مقررات تخطی می‌کنند یا رفتارهای خطرناک انجام می‌دهند و همچنین، اخذ جریمه‌های بالا از رانندگان در صورت انجام تخلفات حادثه‌ساز، می‌توان ایمنی را به‌طور قابل‌توجه بالا برد. از طرف دیگر، بیمه با جبران خسارت‌ها و ازدیاد درآمد سرانه آنها منجر شود. در یک دهه گذشته، با پیشرفت‌های قابل‌توجه در بخش حمل‌ونقل توانسته‌ایم از طریق وسایل نقلیه هوایی، دریایی و زمینی (ریلی و جاده‌ای) بیشتر مبادلات تجاری خود را با سرامر دنیا برقرار کنیم. حوزه حمل‌ونقل به دو گروه بار و مسافر تقسیم می‌شود که در این میان، نقش ایمنی در حمل‌ونقل مسافر به‌خاطر ارزش جان انسان‌ها از اهمیت بسیار زیادی برخوردار است. عموما در تمام نقاط جهان از جمله ایران، انسان مهم‌ترین عامل ایجاد ایمنی در حمل‌ونقل محسوب می‌شود و از میان انواع حمل‌ونقل، حمل‌ونقل جاده‌ای به دلیل ویژگی‌های خودرو، مسیرهای تردد (جاده، آزادراه، بزرگراه) و تأثیر قابل‌توجه نیروی انسانی (راننده) در هدایت وسیله نقلیه با اهمیت‌تر است. هرآنچه تاکنون برای ارتقای ایمنی جاده‌ای با هدف کاهش تصادفات جاده‌ای و جان‌باختگان ناشی از آن انجام شده است، براساس نقش مهم این موضوع برای حفظ جان انسان‌ها صورت گرفته و به دلیل اهمیت بالای موضوع ایمنی حمل‌ونقل، در تقویم رسمی جمهوری اسلامی ایران، روز هفتم اردیبهشت به‌عنوان روز ایمنی حمل‌ونقل نام‌گذاری شده است. در کشور ما، با وجود تلاش‌های زیادی که برای ارتقای سطح کیفی خودروها و اصلاح مهندسی وسایل و جاده‌ها انجام شده است اما همچنان میزان حوادث رانندگی و خسارت ناشی از آن، کاهش چشمگیری نداشته و با آنچه باید وجود داشته باشد، فاصله زیادی دارد. با تلاش‌هایی که صورت گرفته و با همکاری دستگاه‌های مرتبط با حوزه ایمنی و حمل‌ونقل و ترافیک مانند سازمان راهداری، خودروسازان داخلی، شهرداری‌ها و پلیس راهور، توانسته‌ایم در دو سال اخیر، آمار افزایی که بر اثر تصادفات رانندگی جان خود را از دست می‌دهند، به حدود ۲۰ هزار نفر در سال کاهش دهیم. هرچند این رقم نیز بسیار بالا بوده و باز هم باید ادامه داشت را در تبدیل نسبت به ارتقای کیفیت خودروهای تولیدی، توجه ویژه‌ای داشته باشیم و سپس، نقاط حادثه‌خیز با همان نقاط پرتصادف را شناسایی و آنها را هرچه سریع‌تر اصلاح کنیم که البته این امر، نیازمند صرف وقت و هزینه زیادی است که دولت به این منظور در سال ۱۴۰۲، برنامه‌هایی را در دستور کار دارد.

در حوزه ایمنی حمل‌ونقل، ما همچنان با استانداردهای جهانی فاصله زیادی داریم. اینکه همچنان تعداد کشته‌شدگان حوادث جاده‌ای به اندازه تلفات یک جنگ بالاست، لطمه‌هایی شدیدی بر روح و روان انسان‌ها می‌زند و اگر این را هم کنار بگذاریم که جبران آنها، اساسا غیرممکن است و علاوه بر آن، باید به تبعات اقتصادی زیادی که به کشور تحمیل می‌کند نیز توجه کنیم. افزایش قابل‌توجه وسایل نقلیه در سال‌های اخیر که خودرو و چه موتورسیکلت، ایجاد روش‌های نوین در حوزه حمل‌ونقل مسافر مانند خطوط BRT، تاکسی‌های اینترنتی و استفاده از موتورسیکلت برای حمل بار و مسافر و نیز توسعه شهرها و رشد جابه‌جایی مسافر و کالا، باعث شده است که خطرات نیز رو به افزایش باشد. بسیه درواقع مکانیسمی است که می‌تواند به امنیت حمل‌ونقل جاده‌ای کمک کند. از یک طرف با اعمال حق بیمه براساس رفتارهای ترافیکی یک راننده و پرداخت حق بیمه بیشتر برای افرادی که از ضوابط و مقررات تخطی می‌کنند یا رفتارهای خطرناک انجام می‌دهند و همچنین، اخذ جریمه‌های بالا از رانندگان در صورت انجام تخلفات حادثه‌ساز، می‌توان ایمنی را به‌طور قابل‌توجه بالا برد. از طرف دیگر، بیمه با جبران خسارت‌ها و ازدیاد درآمد سرانه آنها منجر شود. در یک دهه گذشته، با پیشرفت‌های قابل‌توجه در بخش حمل‌ونقل توانسته‌ایم از طریق وسایل نقلیه هوایی، دریایی و زمینی (ریلی و جاده‌ای) بیشتر مبادلات تجاری خود را با سرامر دنیا برقرار کنیم. حوزه حمل‌ونقل به دو گروه بار و مسافر تقسیم می‌شود که در این میان، نقش ایمنی در حمل‌ونقل مسافر به‌خاطر ارزش جان انسان‌ها از اهمیت بسیار زیادی برخوردار است. عموما در تمام نقاط جهان از جمله ایران، انسان مهم‌ترین عامل ایجاد ایمنی در حمل‌ونقل محسوب می‌شود و از میان انواع حمل‌ونقل، حمل‌ونقل جاده‌ای به دلیل ویژگی‌های خودرو، مسیرهای تردد (جاده، آزادراه، بزرگراه) و تأثیر قابل‌توجه نیروی انسانی (راننده) در هدایت وسیله نقلیه با اهمیت‌تر است. هرآنچه تاکنون برای ارتقای ایمنی جاده‌ای با هدف کاهش تصادفات جاده‌ای و جان‌باختگان ناشی از آن انجام شده است، براساس نقش مهم این موضوع برای حفظ جان انسان‌ها صورت گرفته و به دلیل اهمیت بالای موضوع ایمنی حمل‌ونقل، در تقویم رسمی جمهوری اسلامی ایران، روز هفتم اردیبهشت به‌عنوان روز ایمنی حمل‌ونقل نام‌گذاری شده است. در کشور ما، با وجود تلاش‌های زیادی که برای ارتقای سطح کیفی خودروها و اصلاح مهندسی وسایل و جاده‌ها انجام شده است اما همچنان میزان حوادث رانندگی و خسارت ناشی از آن، کاهش چشمگیری نداشته و با آنچه باید وجود داشته باشد، فاصله زیادی دارد. با تلاش‌هایی که صورت گرفته و با همکاری دستگاه‌های مرتبط با حوزه ایمنی و حمل‌ونقل و ترافیک مانند سازمان راهداری، خودروسازان داخلی، شهرداری‌ها و پلیس راهور، توانسته‌ایم در دو سال اخیر، آمار افزایی که بر اثر تصادفات رانندگی جان خود را از دست می‌دهند، به حدود ۲۰ هزار نفر در سال کاهش دهیم. هرچند این رقم نیز بسیار بالا بوده و باز هم باید ادامه داشت را در تبدیل نسبت به ارتقای کیفیت خودروهای تولیدی، توجه ویژه‌ای داشته باشیم و سپس، نقاط حادثه‌خیز با همان نقاط پرتصادف را شناسایی و آنها را هرچه سریع‌تر اصلاح کنیم که البته این امر، نیازمند صرف وقت و هزینه زیادی است که دولت به این منظور در سال ۱۴۰۲، برنامه‌هایی را در دستور کار دارد.

در حوزه ایمنی حمل‌ونقل، ما همچنان با استانداردهای جهانی فاصله زیادی داریم. اینکه همچنان تعداد کشته‌شدگان حوادث جاده‌ای به اندازه تلفات یک جنگ بالاست، لطمه‌هایی شدیدی بر روح و روان انسان‌ها می‌زند و اگر این را هم کنار بگذاریم که جبران آنها، اساسا غیرممکن است و علاوه بر آن، باید به تبعات اقتصادی زیادی که به کشور تحمیل می‌کند نیز توجه کنیم. افزایش قابل‌توجه وسایل نقلیه در سال‌های اخیر که خودرو و چه موتورسیکلت، ایجاد روش‌های نوین در حوزه حمل‌ونقل مسافر مانند خطوط BRT، تاکسی‌های اینترنتی و استفاده از موتورسیکلت برای حمل بار و مسافر و نیز توسعه شهرها و رشد جابه‌جایی مسافر و کالا، باعث شده است که خطرات نیز رو به افزایش باشد. بسیه درواقع مکانیسمی است که می‌تواند به امنیت حمل‌ونقل جاده‌ای کمک کند. از یک طرف با اعمال حق بیمه براساس رفتارهای

متهمان ردیف اول تصادفات جاده‌ای

امیرمهدی افشار: حوادث و سوانح حمل‌ونقل جرم، اولین دلایل مرگ‌ومیر قابل پیشگیری در ایران به شمار می‌رود. در این سال‌ها، ارتقای ایمنی به‌عنوان یک جزء از اولویت‌های اصلی بخش حمل‌ونقل و سلامت مطرح است. اما همچنان آمار تصادفات و قربانیان آن بالاست.

احمد رحیمی کارشناس حوزه ترافیک، درباره علل تصادفات جاده‌ای می‌گوید: بی‌احتیاطی در رانندگی، صحبت‌کردن با تلفن همراه، استفاده از مواد مخدر و مشروبات الکلی و رعایت‌نکردن فاصله مجاز ازجمله دلایل تصادفات است که طبق گزارش سازمان جهانی بهداشت، عامل اصلی مرگ‌ومیر در موقع وقوع حادثه رانندگی اطلاع‌رسانی به اورژانس و پلیس برای امدادرسانی است و به اولویت توجه می‌شود تا جایی که امکان دارد در موقع تصادف رانندگی از خروج غیراصولی مصدوم از داخل خودرو جلوگیری کند. وجود تصادفات و آمار بالای کشته‌ها و مجروحان و آسیب‌های ناشی از تصادفات در کشور، بیانگر آن است که در تمام بخش‌های اجرا و بهره‌برداری راه‌ها، ساخت خودروها، آموزش و... ضعف‌هایی وجود دارد. در حوزه راهسازی نصب حفاظ‌ها، به‌کارگیری تکنولوژی‌های به‌روز و نصب علائم هشداردهنده و لغزنده برای جلوگیری از خیره‌گی‌ها و خیره‌گی‌های در اولویت است. در سال‌های گذشته کشور در حوزه زیرساخت‌ها توسعه خوبی داشته است، ولی به لحاظ نگهداری نامناسب، اغلب روکش جاده‌ها دچار آسیب و باعث ایجاد حوادث شده است.

او به آمار بالای زنان‌سوزی خودروها حین تصادفات جاده‌ای اشاره می‌کند و شمار جان‌باختگان در این شرایط را بسیار بیشتر از آمار کشته‌شدگان بر اثر تصادف مستقیم می‌داند.

این کارشناس حوزه ترافیک، تصادفات را اصلی‌ترین معضل اجتماعی کشور و مانعی بر سر راه توسعه و نیز دلیلی برای گسترش فقر در کشور معرفی می‌کند و می‌گوید: سازمان‌های مسئول باید با در نظرگیری اولویت با این دشمن خاموش اجتماعی برخورد کنند. ایمن‌بودن جاده‌ها و استانداردبودن وسیله نقلیه در کاهش جان‌باختگان تأثیرگذار هستند. جاده باید بخشنده باشد و نباید با کوچک‌ترین خطای انسانی، راننده‌ای بلاتصاحب جان خود را از دست بدهد. در این بین، جاده‌ای خودروها ایمنی لازم را نداشته و استاندارد نیستند. در اولین برخورد، میان خودروها در جاده‌های بین شهری، بلافاصله دچار آتش‌سوزی می‌شوند و شمار جان‌باختگان در این شرایط بسیار بیشتر از برخورد اولیه است.

سعید غلامی، کارشناس حوزه حمل‌ونقل جاده‌ای نیز درباره تصادفات جاده‌ای می‌گوید: کیفیت جاده‌های ما بایس است. یکی از عوامل آن، قوانین معاملات دولتی است که کیفیت را فدای قیمت می‌کند و با واقعیت در حوزه‌های عمرانی سرمایه‌گذاری نمی‌شود.

او با اشاره به اینکه در حمل‌ونقل جاده‌ای خودروهای سنگین، عمده تصادفاتی رخ می‌دهد بیشتر خطای انسانی جزء اولین دلایل تصادفات هستیم. میزان بار بیش از حد مجاز، نقص فنی خودرو و... مطرح می‌شود، می‌گوید: به نظر من جاده، راننده در تصادفات سهم بسزایی دارد، چراکه وقتی رانندگان می‌دانند چه وسیله نقلیه می‌کیفیت یا دارای نقصی را سوار شده‌اند و اینکه در چه جاده بی‌کیفیت و پرنقصی رانندگی می‌کنند، باید احتیاط بیشتری کنند.

بر اساس اعلام پلیس، هزارو ۸۰۰ سامانه ثبت تخلف ثابت جاده‌ای در جاده‌های کشور فعالیت می‌کنند که این دوربین‌ها بر اساس تعریف سرعت آزادراهی- برزخ‌رامی کنترل سرعت رانندگان را انجام و تخلف رانندگان را به ماحسبه سرعت متوسط ثبت می‌کنند. دوربین‌های ثبت تخلف سرعت جاده‌ای میانگین سرعت خودرو (حدفاصل دوربین‌ها) را مورد بررسی قرار داده و رانندگانی که با رؤیت دوربین و پلیس سرعت خود را کاهش داده و پس از عبور از دوربین، قدم به رانندگی با سرعت غیرمجاز می‌کنند، توسط این دوربین‌ها اعمال قانون خواهند شد. بیش از سه هزار دوربین لیزری متحرک نیز در جاده‌ها وجود دارد که کنترل سرعت را به‌صورت لحظه‌ای ثبت می‌کنند. در ۸۰ درصد تصادفات، عوامل انسانی سهیم هستند و عامل ۴۰ درصد تصادفات درصورت‌ها، از نظر علمی در تصادفات‌ها را برای اینکه در شرایط عادی عکس‌العمل درستی داشته باشند، نیاز به نیچاتایه زمان دارند که متاسفانه در زمان استفاده از لنقص همراه این زمان به یک تا دو ثانیه افزایش می‌یابد و فرد نمی‌تواند عکس‌العمل خوبی داشته باشد و منجر به وقوع تصادف می‌شود.

طبق گزارش سازمان بهداشت جهانی، عواقب مالی سوانح ترافیکی نیز فراوان بوده و در کشورهای با درآمد کم و متوسط، مرگ‌ومیر ناشی از سوانح ترافیکی، بین دو تا هفت درصد از تولید ناخالص داخلی را به خود اختصاص می‌دهد.

نتایج تحقیق مرکز پژوهش‌های مجلس نشان می‌دهد هزینه‌های اقتصادی و اجتماعی تصادفات رانندگی در کشورها با بالغ بر هشت درصد تولید ناخالص داخلی است. هزینه مذکور برای سال ۹۰ فقط معادل ۵۱۹ هزار میلیارد ریال بوده است.

یک نفر در هر ۲۴ ثانیه در جاده‌های دنیا می‌میرد

نگاهی کوتاه به حوادث رانندگی در دنیا نشان می‌دهد مرگ‌ومیر ناشی از سوانح ترافیکی یکی از دغدغه‌های اصلی دولت‌هاست و بار بزرگی ازجمله مرگ، ناتوانی و هزینه‌های بسیاری را در مقیاس وسیع به کشورها تحمیل می‌کند. برآیند گزارش سال ۲۰۱۸ سازمان جهانی بهداشت، هرساله یک‌میلیون ۳۵۰ هزار نفر بر اثر سوانح ترافیکی جان خود را از دست می‌دهند که این موضوع بیانگر کشته‌شدن یک نفر در هر ۲۴ ثانیه است.

سالانه بین ۲۰ تا ۵۰ میلیون نفر نیز به نحوی مصدوم می‌شوند. این حوادث مهم‌ترین عامل مرگ‌ومیر در کشورهای با درآمد کم و متوسط است. با اینکه کمتر از نیمی از وسایل نقلیه در این کشورها وجود داشته، ولی بیش از ۹۰ درصد مرگ‌ومیرهای ناشی از سوانح ترافیکی در این کشورها رخ می‌دهد. مطابق گزارش سازمان بهداشت جهانی، عواقب مالی سوانح ترافیکی نیز فراوان بوده و در کشورهای با درآمد کم و متوسط، مرگ‌ومیر ناشی از سوانح ترافیکی، بین دو تا هفت درصد از تولید ناخالص داخلی را به خود اختصاص می‌دهد.

جه دلایلی می‌تواند توجه به حمل‌ونقل سریع و ایمن را در کشور تسریع بخشد؟ جانشین رئیس پلیس راهور فراجا در پاسخ به این سؤال گفت: ابتدا باز بر تأکید و دغدغه مقام معظم رهبری، کاهش خسارات و تصادفات در دستور کار ما قرار گرفت و پس از آن عواملی مانند توسعه اقتصادی به خاطر قرارگرفتن در مسیر ترانزیت در صورت توسعه سطح ایمنی و کیفیت راه‌ها و همچنین کاهش خسارات مادی و معنوی و آن هم با توجه به ارتقای سطح زندگی مردم و آگاهی مردم نسبت به ارزش جان انسان‌ها از اهمیت بالایی برخوردار است. بحث نگهداشت دوربین‌ها و سامانه‌ها، بخشی از دوربین‌های فعلی غیرفعال و معیوب است و نیازمند تعمیرات که به جدیت درحال برطرف‌کردن مشکلات این بخش نیز هستیم.

فرهنگسازی در کاهش آمار تصادفات چقدر می‌تواند تأثیرگذار باشد؟ جانشین رئیس پلیس راهور فراجا به نقش مهم فرهنگ‌سازی در کاهش آمار تصادفات تأکید کرد و افزود: پلیس راهور با استفاده از ظرفیت صداوسیما و دیگر رسانه‌ها در این زمینه می‌تواند بسیار مؤثر عمل کرده و با توجه به تصویب طرح فوریتی کاهش تصادفات، انتظار و درخواست پیگیری، برنامه‌ریزی و برنامه‌های آموزشی لازم در راستای اجرای برنامه فوریتی کاهش تصادفات در سطح استان‌های کشور را دارد. راهبرد مدیریت سرعت در راه به‌ویژه به‌صورت هوشمند با توجه به حجم تردد و تعداد تصادفات از اهمیت بالایی برخوردار بوده و تشدید نظارت‌ها بر ناوگان حمل‌ونقل عمومی بار و مسافر و تسریع و تجهیز سامانه سپهتن نیز در کنار اقدامات جاری از دیگر برنامه‌های مسئولان شهری و کشوری برای ایمنی حمل‌ونقل در است.

تیمور حسینی در پایان این گفت‌وگو به اسامی آری از تصادفات و جان‌باختگان در جاده‌های عید سعید فطر اشاره کرد و اعلام کرد: متاسفانه به دلیل نبودن ایمنی در حوزه راه و خودرو در چهار روز ۲۰۰ نفر از هموطنان خود را در سوانح رانندگی از دست دادیم و شاهد مجروح‌شدن چهارهزار ۶۸۱ نفر در این تصادفات بوده‌ایم که این رقم همچنان بالاست؛ پس باید برای کاهش این‌گونه موارد هماهنگی همه دستگاه‌های مرتبط با موضوع ایمنی و حمل‌ونقل به جدیت پیگیری شود.

سهم تقصیر دستگاه‌ها در حوزه ایمنی و حمل‌ونقل

سردار حسینی در ادامه این گفت‌وگو با درنظرگرفتن نقش و سهم دستگاه‌ها در حوزه حمل‌ونقل گفت: باید بگویم بیش از ۳۳ دستگاه در کشور وجود دارد که در حوزه ایمنی و حمل‌ونقل نقش و سهم بالایی را به خود اختصاص داده‌اند؛ اما از میان این ۳۳ دستگاه وزارت راه، شهرداری‌ها، پلیس راه، اورژانس، هلال احمر، صداوسیما و مراکز درمانی راهداری از مهم‌ترین دستگاه‌های ناظر بر ایمنی حمل‌ونقل بوده که باید برای اجرائی‌شدن همه موارد ایمنی حمل‌ونقل، همه دستگاه‌های مسئول به بهترین شکل ممکن به وظایف خود عمل کنند.

چه راهکارهای مهم و اساسی در راستای ارتقای ایمنی و حمل‌ونقل و نقش آن در کاهش تصادفات و خسارات ناشی از آن در دست اقدام قرار گرفته است؟ جانشین رئیس پلیس راهور فراجا در پاسخ به این سؤال ادامه داد: همه مسئولان در کنار تلاش برای توسعه زیرساخت‌های جاده‌ای باید ابتدا به موضوع ایمنی توجه کنند؛ بنابراین این موضوع از منظر اصلاح و بهسازی زیرساخت‌های موجود و همچنین از لحاظ ایمن‌سازی راه‌های جدید مورد انجام است. همان‌طورکه گفتم، آشکارسازی اصلاح و رفع نقاط حادثه‌خیز و محورهای پرتصادف یکی از این اقدامات بوده؛ همچنین افزایش سامانه‌های هوشمند و دوربین‌های ثبت تخلف رانندگی از راهکارهای مهم دیگری برای افزایش نظارت‌ها و ارتقای ایمنی، انضباط ترافیکی و کاهش تصادفات به حساب می‌آیند. توسعه دوربین‌های ثبت تخلف به‌ویژه با استفاده از ظرفیت بخش خصوصی و سرمایه‌گذاران مناسب در تمام راه‌ها درحال پیگیری و اجرا است.

سردار حسینی در ادامه صحبت‌هایش توضیح کرد: موضوع دیگری که در حوزه ایمنی حمل‌ونقل، استفاده از طلایی برخوردار است. بحث نگهداشت دوربین‌ها و سامانه‌هاست، بخشی از دوربین‌های فعلی غیرفعال و معیوب است و نیازمند تعمیرات که به جدیت درحال برطرف‌کردن مشکلات این بخش نیز هستیم.

فرهنگسازی در کاهش آمار تصادفات چقدر می‌تواند تأثیرگذار باشد؟ جانشین رئیس پلیس راهور فراجا به نقش مهم فرهنگ‌سازی در کاهش آمار تصادفات تأکید کرد و افزود: پلیس راهور با استفاده از ظرفیت صداوسیما و دیگر رسانه‌ها در این زمینه می‌تواند بسیار مؤثر عمل کرده و با توجه به تصویب طرح فوریتی کاهش تصادفات، انتظار و درخواست پیگیری، برنامه‌ریزی و برنامه‌های آموزشی لازم در راستای اجرای برنامه فوریتی کاهش تصادفات در سطح استان‌های کشور را دارد. راهبرد مدیریت سرعت در راه به‌ویژه به‌صورت هوشمند با توجه به حجم تردد و تعداد تصادفات از اهمیت بالایی برخوردار بوده و تشدید نظارت‌ها بر ناوگان حمل‌ونقل عمومی بار و مسافر و تسریع و تجهیز سامانه سپهتن نیز در کنار اقدامات جاری از دیگر برنامه‌های مسئولان شهری و کشوری برای ایمنی حمل‌ونقل در است.

تیمور حسینی در پایان این گفت‌وگو به آری از تصادفات و جان‌باختگان در جاده‌های عید سعید فطر اشاره کرد و اعلام کرد: متاسفانه به دلیل نبودن ایمنی در حوزه راه و خودرو در چهار روز ۲۰۰ نفر از هموطنان خود را در سوانح رانندگی از دست دادیم و شاهد مجروح‌شدن چهارهزار ۶۸۱ نفر در این تصادفات بوده‌ایم که این رقم همچنان بالاست؛ پس باید برای کاهش این‌گونه موارد هماهنگی همه دستگاه‌های مرتبط با موضوع ایمنی و حمل‌ونقل به جدیت پیگیری شود.

مروری بر حوادث ناوگان حمل‌ونقل عمومی

همسفر با فرشته مرگ

نورا حسینی: «حمل‌ونقل ایمن نداریم»؛ این هشدار را مهدی چمران، رئیس شورای شهر تهران، داده و به آمار مرگ‌ومیرهای عید فطر اشاره کرده که در تعطیلات چهارروزه، ۱۶۰ نفر جان خود را در تصادفات از دست دادند. او گفته است که باید تلاش بیشتری درباره ایمنی حمل‌ونقل در کشور صورت بگیرد. جاده‌های ما نیز ایمنی کافی را برای تردد وسایل نقلیه ندارند.

سیدجعفر تنکری‌هاشمی، رئیس کمیسیون حمل‌ونقل شورای شهر تهران، هم می‌گوید: وقتی می‌توانیم بگوییم یک شهر، ایمن و دوستدار شهروندان خود است که زن و مرد، پیر کودک و جوان، فرد سالم و معلول بخواهند در این شهر تردد کنند و بدون دغدغه خاطر باشند؛ اما متاسفانه شرایط فعلی شهر ما نه‌تنها دوستدار شهروند نیست؛ بلکه گاهی اوقات به طور جدی سلامت شهروندان را تهدید می‌کند و می‌بینیم که هنوز بسیاری از پیاده‌روهای شهر نه‌تنها برای افراد کم‌توان و مسن مناسب نیست؛ بلکه جوانان سالم نیز در تردد در این مسیرها دچار مشکل می‌شوند؛ بنابراین وقتی درباره شهر ایمن صحبت می‌کنیم، باید شهری باشد که اساس طراحی آن بر مبنای انسان‌محوری تعریف شده باشد. انسان‌محوری یک شهر یعنی تردد پیاده و خودرویی ایمن باشد؛ اما متاسفانه آمار تصادفات نشان می‌دهد که ما در حوزه تصادفات نیاز به کار جدی داریم و همچنین در این‌سازی بزرگراه‌ها و معابر نیاز به ورود فوری و جدی داریم و آموزش‌های شهروندی باید توسعه یابد؛ چراکه به نظر می‌رسد آموزش‌ها ضعیف است و باید تقویت شود.

او ادامه می‌دهد: در حوزه حمل‌ونقل عمومی اصلا وضع‌مان خوب نیست و بنا بر اعلام کرده که داشتن سرمایه کلان معیار نیست و یک روزی واگن‌ها نو بودند و در وضعیت ایدئال قرار داشتند؛ اما این وسایل حمل‌ونقل مانند بدن یک انسان نیاز به مراقبت و بهداشت دارد و تجهیزات فنی باید به‌درستی نگهداری شود و تعمیرات به صورت منظم انجام شود؛ اما شاهد یک عقب‌ماندگی و انباشتگی در منزوی شهر و اتوبوس‌رانی هستیم و نکته درخورتوجه این است که یکی از اولین مصوبات شورای شهر ششم تاکید بر تعمیرات و نگهداری ناوگان حمل‌ونقل عمومی بود. در سال ۱۴۰۱ اقداماتی در این حوزه انجام شد؛ اما اصلا مطلوب ما نبود و به‌همین‌علت در بودجه سال ۱۴۰۲، بودجه خوبی در حوزه حمل‌ونقل پیش‌بینی کردیم که بهانه‌ای می‌بر نداشتن اتوبوس را ردیف نداشته باشند و درعین‌حال قرار گذاشتیم که ماهی یک بار وضعیت پیشرفت کار را رصد کنیم و امیدواریم شهروندی به تعهدات خوب عمل کند؛ چراکه جان و مال مردم مهم‌ترین اصل در بخش حمل‌ونقل عمومی است.

به گفته تنکری‌هاشمی، در سال گذشته قرار بود شرکت بهره‌برداری متروی تراموا برای تأمین تجهیزات و قطعات مورد نیاز اورهال واگن‌های متروی با یک شهر وارد مذاکره شود که این مهم به نتیجه‌ای نرسید و متأسفانه با تاخیر و تعویق پیشرفت کار مطلوب نبود؛ اما برای سال جاری حدود هزارو ۳۰۰ مایلیارد تومان قطع برای بازسازی واگن‌ها و در حوزه اتوبوس‌رانی نیز حدود هزارو ۳۰۰ مایلیارد تومان پیش‌بینی شده و این تصمیمات نشان می‌دهد که ما باید به حفظ سلامت شهروندان در حین سفرهای شهری با حمل‌ونقل عمومی توجه و اهتمام ویژه داشته باشیم. به‌هیچ‌وجه کمبود اعتبار در اورهال و ایمن‌سازی را قبول نمی‌کنیم؛ چراکه طبق اعلام شهرداری تهران نهتنها بودجه سال ۱۴۰۱ محقق شده؛ بلکه بالاترین مدعی صندوق هستیم. ۲۰ هزار میلیارد تومان مازاد درآمد داشته و در حدیث درحال برطرف‌کردن مشکلات این بخش نیز هستیم.

فرهنگسازی در کاهش آمار تصادفات چقدر می‌تواند تأثیرگذار باشد؟ جانشین رئیس پلیس راهور فراجا به نقش مهم فرهنگ‌سازی در کاهش آمار تصادفات تأکید کرد و افزود: پلیس راهور با استفاده از ظرفیت صداوسیما و دیگر رسانه‌ها در این زمینه می‌تواند بسیار مؤثر عمل کرده و با توجه به تصویب طرح فوریتی کاهش تصادفات، انتظار و درخواست پیگیری، برنامه‌ریزی و برنامه‌های آموزشی لازم در راستای اجرای برنامه فوریتی کاهش تصادفات در سطح استان‌های کشور را دارد. راهبرد مدیریت سرعت در راه به‌ویژه به‌صورت هوشمند با توجه به حجم تردد و تعداد تصادفات از اهمیت بالایی برخوردار بوده و تشدید نظارت‌ها بر ناوگان حمل‌ونقل عمومی بار و مسافر و تسریع و تجهیز سامانه سپهتن نیز در کنار اقدامات جاری از دیگر برنامه‌های مسئولان شهری و کشوری برای ایمنی حمل‌ونقل در است.

تیمور حسینی در پایان این گفت‌وگو به آری از تصادفات و جان‌باختگان در جاده‌های عید سعید فطر اشاره کرد و اعلام کرد: متاسفانه به دلیل نبودن ایمنی در حوزه راه و خودرو در چهار روز ۲۰۰ نفر از هموطنان خود را در سوانح رانندگی از دست دادیم و شاهد مجروح‌شدن چهارهزار ۶۸۱ نفر در این تصادفات بوده‌ایم که این رقم همچنان بالاست؛ پس باید برای کاهش این‌گونه موارد هماهنگی همه دستگاه‌های مرتبط با موضوع ایمنی و حمل‌ونقل به جدیت پیگیری شود.

۴۴ دستگاه اتوبوس شامل هزارو ۶۹۸ دستگاه اتوبوس عمومی و سه‌هزارو ۳۲۶ دستگاه اتوبوس بخش خصوصی برخوردار است که از این تعداد، بالغ بر دوهزارو ۴۰۰ دستگاه آن فعال بوده و در خطوط اتوبوس‌رانی سطح شهر مشغول جابه‌جایی شهروندان هستند.

بعد از حوادث بی‌رویی در ناوگان اتوبوس‌رانی شهری علی القاضی، رئیس کل دادگستری استان تهران، از ورود دستگاه قضا به منظور استانداردسازی اتوبوس‌های شهری از نظر احقاق حقوق عامه خبر داد.

او گفته بود: با توجه به وصول گزارش‌هایی از مراجع ذی‌صلاح درباره غیراستاندارد بودن مخازن گاز در برخی اتوبوس‌های شهری و با عنایت به اینکه این امر می‌تواند سلامت شهروندان را در مخاطره قرار دهد؛ بنابراین دستورات قضائی لازم به منظور حل این مشکل در راستای احقاق حقوق عامه صادر شد.

القاضی همچنین گفته بود: با پیگیری‌های ویژه‌ای که در این حوزه صورت گرفت، مهلت شش‌ماهه‌ای به اتوبوس‌رانی و سازمان استاندارد داده شد تا نسبت به اصلاح وضعیت و ارتقای ایمنی با از رده خارج‌کردن این قبیل از اتوبوس‌ها اقدام کنند.

به گفته رئیس کل دادگستری، سلامت عمومی جامعه و حقوق عامه ازجمله اولویت‌های دستگاه قضا محسوب می‌شود.

مهدی علیزاده، مدیرعامل شرکت واحد اتوبوس‌رانی، هم درباره ضرب‌الاجل دستگاه قضا درباره تهیه اتوبوس در شهر تهران گفت: این موضوع و ضرب‌الاجل به اتوبوس‌های سی‌ان‌جی برمی‌گردد و ما بخش خصوصی را موظف کردیم از دو بازه زمانی تعیین‌شده (شش‌ماهه) نسبت به سی‌ان‌جی‌کردن اتوبوس‌ها اقدام لازم را انجام دهند؛ ضمن اینکه شرکت واحد ات