

گفت‌وگوی تحلیلی فردای کرمان با حکاک‌زاده کارشناس ارشد ترافیک:

نقش جاده‌ها در تصادفات نادیده گرفته می‌شود



یک دلیل اینکه تلفات جاده‌ای در استان کرمان بالاست، نمی‌تواند این باشد که اورژانس به‌موقع به صحنه تصادف نمی‌رسد؟

درباره نقش نیروهای امدادی اورژانس و هلال‌احمر براساس آنچه که در گزارش‌ها خواندم باید بگویم که تا جایی که امکان داشته به‌موقع سرصحنه حاضر شده‌اند و اقدامات‌شان هم سازمان‌یافته و بسیار موثر بوده است. حدود ۱۵ سال قبل به دلیل اینکه اورژانس این سازمان‌یافتگی لازم را نداشت تلفات حین انتقال توانسته‌اند با اقدامات موثر و اعمال مدیریت صحیح و به‌کارگیری تجهیزات نسبتاً مناسب، از تلفات حین انتقال مجروحان به بیمارستان تا حد زیادی بکاهند و این جای تبریک و تشکر دارد.

اگر عملکرد مطلوب اورژانس را ببینیم، پس دلیل اینکه تلفات تصادفات در استان بالاست این است که شدت تصادفات خیلی بالاست؟

بله. دقیقاً. شدت تصادفات متأسفانه بالاست. در جاده‌های استان با ضعف جدی در حوزه نظارت هم مواجهیم. اگرچه نظارت فقط برعهده پلیس راه نیست اما پلیس نقش بسیار مهمی دارد. درباره خودروهای عمومی، پلیس راه نظارت کافی و موثری انجام نمی‌دهد. رانندگان اتوبوس یک‌دفعه ثبت ساعت دارند. در ایستگاه پلیس پیاده می‌شوند و دفترچه‌ای که ممکن است مربوط به خودشان یا راننده کمکی یا حتی کسی خارج از اتوبوس باشد را به پلیس ارائه می‌کنند و ساعتی در ایستگاه پلیس ثبت می‌شود تا در ایستگاه بعدی مشخص شود این مسافت در چه زمانی پیموده شده و براساس آن، سرعت متوسط اتوبوس را تخمین می‌زنند. این اما کافی نیست. پلیس راه باید در محل ایستگاه یا در طول حرکت اتوبوس، به‌طور دائم و با سیستم‌های نظارتی و امکانات آنلاین خوبی که الان وجود دارد نظارت کافی داشته باشد. داخل اتوبوس و بستن کمربند ایمنی توسط مسافران را پلیس باید بررسی کند و اینکه همه در محل خودشان نشسته باشند. همچنین باید ظرفیت اتوبوس و صندوق‌های بغل را کنترل کند ولی این نوع کنترل‌ها متأسفانه صورت نمی‌گیرد. در حادثه کرمان - مشهد، اتوبوس با ۶۰ نفر مسافر ثبت ساعت را در ایستگاه پلیس چترود انجام می‌دهد، راننده سرعت را رعایت نمی‌کند، هشدارهای لازم هم در محل‌های در دست تعمیر وجود داشته و این حادثه تلخ رقم می‌خورد.

براساس اظهاراتی که داشتید مشخص است که برای کاهش تصادفات و تلفات تصادفات در استان باید کارهای بسیار زیادی انجام شود. اگر قرار باشد سه مورد را پیشنهاد دهید که استان امسال در اولویت قرار دهد تا تصادفات کم‌تر بشود، این موارد چه هستند؟

مهم‌ترین مورد، انجام ممیزی ایمنی در تمام راه‌های فرعی و اصلی استان است یعنی مسیرهای جاده‌ای به دقت رصد و بررسی شود، همه نواقص با ابزار و تجهیزات خاص تعیین و گزارش فنی آن تهیه شود، گزارش‌ها به مراجع سیاست‌گذار ارائه شود و برای رفع آن، بودجه کافی گذاشته شود. مورد دوم اینکه نظارت دقیق بر کار شرکت‌های مسافربری در بخش حمل‌ونقل عمومی مسافر و شرکت‌های باربری صورت بگیرد.

ادامه در صفحه ۷

حادثه منحصربه‌فرد است و عوامل دخیل در آن با دیگری متفاوت است و برای هرکدام باید بررسی خاص خود انجام شود ولی به نظر می‌رسد احتمالاً عامل جاده در استان کرمان خیلی مهم است که متأسفانه در تحلیل‌ها و گزارش‌ها نادیده گرفته می‌شود. من خودم بارها با نقاط حادثه‌خیز متعددی مواجه شده‌ام که تمهیدات ایمنی که در نظر گرفته شده یا کافی نبوده یا به صورت اشتباه اجرا شده و استاندارد نبوده است. همه این عوامل باید ممیزی شود. ما باید شرکت‌هایی مستقل از دولت داشته باشیم که تخصص کافی در حوزه ایمنی و حمل‌ونقل ترافیک داشته باشند و در قرارداد با وزارت راه به‌طور مستمر به ممیزی ایمنی راه‌ها بپردازند و نواقص موجود را، دائم رصد و گزارش کنند و در شوراهای کمیته‌های سیاست‌گذاری در سطح استان یا کشور هم به این گزارش‌ها توجه شود و در مدت کوتاهی رفع نقص شود. اگر امکان تأمین اعتبار برای رفع نقص آن نباشد راه‌حل این است که لااقل آشکارسازی نقاط حادثه‌خیز صورت گیرد؛ تابلوهایی با زمینه زردرنگ وجود دارد که به راننده اعلام می‌کند به محلی نزدیک شده که امکان وقوع تصادف وجود دارد و باید چه تمهیداتی در نظر بگیرد تا از وقوع حادثه جلوگیری شود. متأسفانه چنین اقدامات نظارتی موثری که بتواند نواقص را به‌موقع تشخیص بدهد و اعلام و رفع کند نداریم پس کاری که راهداری انجام می‌دهد چیست؟ مدام گزارش می‌دهند که تعدادی نقطه حادثه‌خیز را اصلاح کرده‌اند. این کاری که دولت انجام می‌دهد کافی نیست؟ یا توان کارشناسی لازم را برای تشخیص دقیق این نقاط را ندارند؟

نظارت در هر زمینه‌ای باید متفک از مسائل اجرایی باشد. اینکه من خودم بر کار خودم نظارت کنم یک نقص است. در هر صورت، سازمان راهداری زحمات خیلی زیادی می‌کشد و سعی می‌کند این نقاط را اصلاح کند. اما در نظر داشته باشید که استان کرمان وسعت خیلی زیادی دارد و امکانات کافی برای رسیدگی مطلوب در اختیار سازمان‌های متولی وجود ندارد و شاید تخصص‌هایی که باید داشته باشند را هم نداشته باشند. در مجموع این عوامل دست به دست هم می‌دهد تا اقداماتی که انجام می‌شود کافی و موثر نباشد. اگر می‌خواهیم تصادفات کاهش پیدا کند باید توجه ویژه‌ای به راه‌های استان بشود. اگر می‌خواهیم گردشگری را رونق بدهیم و صنایع را گسترش بدهیم باید ببینیم که توسعه در این بخش‌ها نتیجه آن است که شبکه حمل‌ونقل کارا و ایمنی داشته باشیم که برای کاربران قابل اطمینان باشد. چنین شبکه‌ای متأسفانه هنوز در استان شکل نگرفته است.

بنابراین، الان وضعیت این‌گونه است که درباره نقاط حادثه‌خیز، راهداری یا خودش این نقاط را شناسایی می‌کند یا احتمالاً پلیس به راهداری گزارش می‌دهد، راهداری نقاط را اصلاح می‌کند و خودش هم ناظر این فرایند است. درست می‌گوییم؟

بله تقریباً به همین شکل است. البته باید کمیته‌هایی داشته باشند که تصمیم می‌گیرند کدام نقاط حادثه‌خیز است و رفع کدام اولویت دارد. بیش‌تر حوادث اما مربوط به نقاطی است که در دست پیمانکاران بوده و کار را بنا به دلایلی از جمله کمبود بودجه نیمه‌تمام رها کرده‌اند. اینکه جاده بدون اقدامات ایمن‌سازی رها شده است، عامل بسیار مهمی در بروز تصادفات است.

کرمان فاقد شبکه حمل‌ونقل کارا و ایمن است

شرکت‌های مستقل وضعیت ایمنی جاده‌ها را رصد کنند

که حادثه بسیار غم‌انگیزی بود، گفتند به دلیل خرابی ترمز، امکان کنترل اتوبوس برای راننده فراهم نشده است. در چنین مواقعی، رمپ‌های خروج اضطراری می‌تواند بسیار موثر باشد. این رمپ‌ها به این صورت است که بخشی از مسیر در جاده‌هایی که بعد از شیب‌های طولانی قرار دارند، تعریض می‌شود و به راننده این امکان را می‌دهد که در صورت بروز مشکل، وارد این رمپ خروج اضطراری شود. در این صورت، اتوبوس در مساحتی که از شن پوشیده شده می‌تواند زمین‌گیر و از سرعت آن کاسته شود. بستن کمربند ایمنی در داخل اتوبوس و سوار نکردن مسافر بیش از ظرفیت وسیله نقلیه هم از نکات بسیار مهمی هستند. مسافر اضافه، وزن زیادی به اتوبوس وارد می‌کند و نقطه ثقل و نقطه جرم اتوبوس را تغییر می‌دهد. گشتاور حاصل از تفاوت مرکز ثقل و مرکز جرم احتمالاً می‌تواند باعث واژگونی شود. در مورد حادثه اتوبوس کرمان - مشهد هنوز اطلاعات و جزئیات دقیق و بیش‌تر را کسب نکرده‌ام اما فکر می‌کنم در یک پیچ تند جاده این اتفاق افتاده است. ویدئویی دیدم که در حال تعریض قوس جاده بودند ولی به صورت ناتمام رها شده بود و چون این عملیات نزدیک به سطح آسفالت انجام شده بود، یکسری شن‌ریزه‌ها به سطح آسفالت آمده بود و احتمالاً ضربه اصطکاک سطح آسفالت کاهش پیدا کرده و در نتیجه این شرایط، ترمز گرفتن خیلی موثر نبوده است. این شن‌ریزه‌ها مثل گلوله‌های ساچمه‌ای کوچک عمل می‌کنند و اصطکاک را کاهش می‌دهند. البته آنچه که گفتیم تنها یک پیش‌بینی اولیه است و باید همه عوامل با دقت بررسی و در تعیین سهم نهایی مقصران لحاظ شود. نظارت بر تردد‌های جاده‌ای از دیگر عوامل دخیل در کاهش تصادفات است و پلیس از جمله نهادهایی است که در این زمینه وظایفی دارد.

خوشبختانه امسال و در جریان حادثه اتوبوس کرمان - مشهد، پلیس راهور فراجا برای اولین بار ضعف در نظارت و کنترل مسئولین پاسگاه چترود را مورد توجه قرار داد و با آن برخورد کرد. اینکه پلیس راه از خودش هم انتقاد کرده اتفاق بسیار مهمی است ولی با برکناری یک فرد، مسئله رفع نمی‌شود بلکه باید شیوه‌های نظارتی اصلاح شود و بهبود پیدا کند. در مجموع، باید بگویم که این چهار عامل یعنی نقص فنی در وسیله نقلیه، خطای انسانی، نقص در راه و ضعف در نظارت موضوعات مهمی است که باید به آن پرداخته شود.

در توضیحاتی که دادید بسیار بر اتوبوس‌ها متمرکز بودید. درست است در چند ماه اخیر دو حادثه تلخ اتوبوسی در کرمان داشتیم اما آیا در تلفات تصادفات روزی امسال، وسایل نقلیه شخصی دخیل نبودند؟

آمار اتوبوس‌ها در این تصادفات خیلی سنگین و غم‌انگیز بود. معمولاً راننده‌های شخصی که در تعطیلات به جاده‌ها می‌آیند غیرحرفه‌ای هستند و سرنشینان آن‌ها هم افراد خانواده خودشان هستند. تصادفات این خودروها بسیار غم‌انگیز و باعث تأثر است اما تأکید من بر اتوبوس‌ها به این دلیل است که سیستم حمل‌ونقل عمومی کشور باید به نحوی ایمن باشد که همه مردم بتوانند به آن اعتماد کنند برای همین، بسیار جدی باید به این موضوع پرداخته شود. انتظار بیش‌تری از وسایل حمل‌ونقل عمومی داریم که سفرهایی ایمن را انجام دهند.

از چهار عامل جاده و راننده و خودرو و نظارت پلیس که به آن اشاره کردید، در استان کرمان کدام‌یک در بروز حوادث جاده‌ای و افزایش تلفات این حوادث نقش بیش‌تری دارد؟

ممکن است در هر حادثه‌ای سهم هرکدام متفاوت باشد چون هر حادثه ترافیکی یک

منتشر می‌کند با آمار پلیس زیاد است؟ ممکن است وضعیت کرمان پس از انتشار آمار پزشکی قانونی تغییر کند؟

به نظر رتبه کرمان جابه‌جا نخواهد شد. آمار سازمان پزشکی قانونی دقیق‌تر است و احتمالاً بالاتر از آماری باشد که تاکنون منتشر شده است. باید منتظر آن بنامیم. این نکته را هم مدنظر داشته باشید که درصد کمی از آمار ممکن است به پزشکی قانونی هم منتقل نشود. با این وجود، بهترین منبع آماری در این خصوص پزشکی قانونی است.

عامل اصلی اینکه کرمان این همه کشته در تصادفات جاده‌ای دارد چیست؟ شدت تصادفات در جاده‌های کرمان بالاست؟ اورژانس به موقع نمی‌رسد؟ پلیس نقش خود را به خوبی ایفا نمی‌کند؟ جاده‌ها وضعیتی دارد که تصادفات منجر به فوت می‌شوند؟ از نظر شما مهم‌ترین عامل کدام است؟

متأسفانه مجموعه‌ای از عوامل در افزایش میزان تلفات ناشی از حوادث ترافیکی و تصادفات دخیل هستند و نمی‌توان یکی، دو عامل را به‌تنهایی نام برد. به همین دلیل، در بررسی و تجزیه و تحلیل تصادفات، مجموعه عوامل را باید مورد توجه قرار داد که مانند حلقه‌های زنجیر به‌هم پیوسته هستند و همین پیوستگی آن‌ها، موجب این وضعیت استان شده است. این حلقه‌ها باید به درستی شناسایی و سهم هر یک مشخص شود. اما به‌طور کلی، یکسری عوامل فنی مربوط به وسایل نقلیه وجود دارد که ممکن است باعث بروز تصادفات بشود. برخی از عوامل فنی در جریان معاینه فنی که انجام می‌شود مورد بررسی قرار می‌گیرد و رفع نقص می‌شود. برخی از این نقایص را اما ممکن است در این مراکز هم نتوان رفع کرد بنابراین اتوبوس با همان فرسودگی و نقصی که دارد وارد جاده می‌شود. ضمن اینکه سن اتوبوس‌های ما بالاست و بازسازی لازم در ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای انجام نشده و به تکنولوژی روز مجهز نیستند. عامل بعدی که باعث بروز تصادفات می‌شود خطای انسانی است. رانندگان اتوبوس افراد زحمتکش و پرتلاشی هستند منتها آموزش‌های کافی در خصوص وضعیت جاده‌ها و کنترل وسایل نقلیه یا آموزش‌های فنی لازم را آن‌چنان که نیاز بوده ندیدند و فقط متکی بر تجربه رانندگی خود هستند. ضمن اینکه برخی عوامل محیطی دیگر مثل مشکلات معیشتی و زندگی شخصی نیز ممکن است بر آنان تأثیر بگذارد. امسال پویش «شش دانگ رانندگی کنیم» راه‌اندازی شد که بسیار هم شعار درستی داشت؛ حواس راننده باید کاملاً به رانندگی باشد و مطلقاً نباید به هیچ کار دیگری بپردازد. رانندگان اتوبوس مسئولیت بسیار بیش‌تری دارند. آموزش رانندگان باید

مداوم و دوره‌ای باشد البته در حال حاضر در این خصوص اقداماتی انجام می‌شود که از حد و حدود دقیق آن اطلاع ندارم اما به نظر تاکنون چندان موثر نبوده که با این تلفات بالا در تصادفات مواجه شده‌ایم. عامل موثر دیگر در بروز تصادفات، جاده است. متأسفانه جاده‌های ما در استان کرمان بخشند هستند. اگر اتوبوس نقص فنی ناگهانی داشته باشد یا خطای راننده به‌صورت ناخواسته رخ بدهد و مثلاً یک لحظه حواسش پرت شود جاده باید به گونه‌ای طراحی و اجرا شده باشد که در صورت این شرایط، تصادف با تلفات بالا رقم نخورد. به‌عنوان مثال، از جمله اقداماتی که برای ایمن‌سازی جاده‌ها باید صورت بگیرد این است که شیب شیروانی‌های کنار جاده‌ها اصلاح شود. اگر اختلاف ارتفاع وجود دارد باید از نیوجرسی و گاردریل استفاده شود تا راننده در صورت بروز مشکل، از جاده خارج نشود و یا به‌صورت ایمن‌تری از جاده خارج شود. در اتوبوس دانش‌آموزان نخبه کرمانی

اسما پورزنگی آبادی

پس از حوادث تلخ اتوبوس دانش‌آموزان مدرسه تیزهوشان و بعد مسافران اتوبوس کرمان به مشهد که اخیراً رخ داده است، اعلام رتبه اول استان کرمان در کشور از لحاظ میزان تلفات تصادفات جاده‌ای در نوروز، بر نگرانی از این وضعیت دامن زده است.

با پایان طرح ترافیکی ۲۱ روزه نوروز ۱۴۰۴ پلیس راهور فراجا اعلام کرد که در این مدت ۷۲۸ فقره تصادف منجر به فوت در جاده‌های کشور رخ داد و در مجموع ۸۸۰ نفر از هم‌وطنان جان خود را از دست دادند و استان کرمان با ۷۹ فوتی در صدر استان‌های پرتصادف قرار گرفت. همین آمار نشان می‌دهد که تصادفات و به‌ویژه جان‌باختگان تصادفات در استان در یک وضعیت بحرانی قرار گرفته است. در گفت‌وگویی که در ادامه می‌خوانید، از علیرضا حکاک‌زاده - کارشناس ترافیک و دبیر پیشین شورای ترافیک استان کرمان خواستیم تا درباره اینکه چرا این وضعیت پیش آمده تحلیل خود را ارائه کند.

او که این روزها نگران است که خدای ناکرده با شروع برداشت و جابه‌جایی محصولات کشاورزی جنوب استان، موج دوم تصادفات نیز آغاز شود، سه پیشنهاد برای پیشگیری از بروز تصادفات دارد.

او با تأکید بر اینکه کاهش تصادفات نیاز به برنامه دارد و چنانچه اقدامات لازم در دستور کار قرار نگیرد باید منتظر تصادفات و تلفات بیش از این هم باشیم، می‌گوید که احتمالاً جاده‌ها در بروز این شرایط در استان کرمان نقش بسیار مهمی دارند اما متأسفانه سهم آن در تحلیل‌ها و گزارش‌ها نادیده گرفته می‌شود.

حکاک‌زاده معتقد است که باید شرکت‌هایی تخصصی، مستقل از دولت داشته باشیم که به‌طور مستمر به ممیزی ایمنی راه‌ها بپردازند و نقاط حادثه‌خیز را شناسایی کنند و سپس نواقص فوراً اصلاح شود. وی که کارشناسی ارشد مهندسی و برنامه‌ریزی حمل‌ونقل ترافیک شهری از دانشگاه صنعتی شریف دارد، در بخش دیگری از سخنان، با اشاره به اینکه نظارت پلیس بر وسایل نقلیه عمومی کافی نیست، از این وضعیت هم انتقاد می‌کند که در استان، داده‌های مربوط به تصادفات را به صورت علمی و دقیق آرشو و طبقه‌بندی نمی‌کنیم و از آن نتیجه‌گیری لازم را نداریم. همچنین از اینکه گزارش‌های کارشناسی تصادفات بیش‌تر مبنای حقوقی و آیین‌نامه‌ای را بررسی می‌کنند و گزارش فنی دقیقی که متکی بر ضوابط علمی و مستند و با استفاده از تجهیزات و ابزارهای فنی باشد به دست نمی‌دهد را یک ضعف دانست. بخشی از اظهارات حکاک‌زاده را در ادامه می‌خوانید با این توضیح که متن کامل این گفت‌وگو در سایت فردای کرمان با نشانی fardayekerman.ir در دسترس است.

استان کرمان نوروز امسال رتبه اول تلفات تصادفات جاده‌ای را در کشور کسب کرد. آیا این وضعیت در گذشته هم سابقه داشته است؟

سال‌های قبل هم آمار کمابیش در همین حد و اندازه بوده است. رقم دقیق آن را در خاطر من نیست اما آمار در آرشو‌ها موجود است. آماری که الان اعلام شده هم نهایی نیست چون آمار رسمی و نهایی را سازمان پزشکی قانونی در اواخر فروردین‌ماه اعلام می‌کند که از لحاظ قانونی رسمیت دارد. آنچه فعلاً اعلام شده آمار روزانه یا هفتگی است که پلیس راه و وزارت بهداشت از متوفیان و مجروحان یا کسانی که هنگام انتقال به بیمارستان یا در زمان بستری در بیمارستان فوت می‌کنند جمع‌آوری و اعلام می‌کنند. برای آمار نهایی باید صبر کنیم تا سازمان پزشکی قانونی به‌صورت رسمی و نهایی و در پایان فروردین‌ماه آن را اعلام کند.

معمولاً تفاوت آماری که پزشکی قانونی