گفت و گو با علی اکبر عادلی کارشناس حمل و نقل

تصادفات جاده‌ای ایران ۴۵ برابر کشورهای صنعتی است

شمس قائم مقامی

با وجود اینکه در هفته‌های نخست سال جاری، آمار تصادفات جاده‌ای نسبت به سال قبل کاهش داشت، ولی هنوز نمی توان نسبت به وضعیت فعلی خوشبین بود. چه آنکه آمار مرگ ومیر و حوادث رانندگی در کشور ما در مقایسه با کشورهای صنعتی و حتی در حال توسعه بسیار بیشتر است.

علی اکبر عادلی، کارشناس حمل ونقل در گفت وگوی حاضر نگاهی موشکافانه به دلایل این وضع دارد و سهم راننده، جاده و وسیله نقلیه در تصادفات جاده ای را به دقت توضیح می دهد و پیشنهادهایی برای بهبود وضعیت فعلی مطرح می کند. این گفت وگو را بخوانید.

*** در تحلیل علل تصادفات رانندگی و کشته و مجروح شدن افراد، کدام عامل یا عوامل مهم تر است؟**

– تصادف حاصل اشتباه و نقص یکی از سه عامل یعنی انسان (راننده)، راه و خودرو است. مادامی که هریک از این سه عامل وظیفه خود را درست انجام دهند و بدون عیب باشند، حادثه اتفاق نمی افتد. اما اگر یکی از این سه عامل در انجام وظیفه تعلل و قصور ورزد یا معیوب باشد، هیچ اتفاق ناگواری دور از انتظار نیست.

از میان ارکان اصلی تصادف، انسان ضعیف ترین عنصر است. به همین دلیل هر تصادفی که اتفاق می افتد، تمام قضاوتها متوجه عامل انسانی است، حتی اگر دو رکن دیگر یعنی راه و خودرو باعث تصادف شده باشند. با بررسی ظاهری نمی توان سهم ارکان اصلی تصادف را تعیین نمود، بلکه فقط تجزیه و تحلیل تصادفات است که سهم واقعی سه عامل انسانی، راه و خودرو را آشکار می کند. تجزیه و تحلیل تصادف هم به آسانی محاسبه قیمت کالا نیست. چون عوامل بسیاری در بروز تصادف نقش دارد. این وظیفه کارشناسان حمل ونقل جاده ای است که بر اساس گزارش پلیس جزئیات مربوط به تصادف را بررسی و سهم هریک از عوامل را تعیین و سپس تحلیل لازم را در جهت کاهش میزان تصادفات ارائه کند. من این نکته را نمی پذیرم که می گویند در ایران در مورد یکی از این سه عامل اغراق شده است. چون در تحلیل آمار تصادفات ایران سهم عامل انسانی ۷۰ درصد تعیین شده است. این سهم در کشورهای توسعه یافته ۹۵ درصد است. چرا دو نظریه متفاوت وجود دارد؟ کشورهای صنعتی همه تسهیلات و تجهیزات از جمله جاده‌های استاندارد و با کیفیت عالی، خودروهای مدرن و مجهز به پیشرفته ترین فناوری ایمنی و علائم کافی و پیشرفته را در اختیار کاربران جاده قرار داده اند و فقط ۵ درصد خطا متوجه راه و خودرو است. مسلم است که با این همه امکانات اگر تصادفی اتفاق بیفتد، مقصر اصلی راننده است.

بر اساس تحلیل کارشناسان ما سهم راه در تصادفات جاده ای حدود ۲۰ درصد و خودرو ۱۰ درصد است. این تقسیم‌بندی نشان می دهد قبول کرده ایم ۳۰ درصد تصادفات مربوط به جاده ها و خودروهای نا امن است. از طرفی با این تقسیم‌بندی، پذیرفته ایم که در قیاس با کشورهای توسعه یافته خطای رانندگان ایرانی کمرنگ تر است. کاری نداریم که تحلیلگران تصادف چگونه به این نتیجه رسیده اند، ولی سهم قابل ملاحظه ای است، یعنی اگر برنامه ریزی به گونه ای بود که ما هم مانند کشورهای توسعه یافته جاده و خودرو ایمن در اختیار داشتیم، سالانه هفت هزار مورد کشته کمتر از رقم فعلی داشتیم.

اگرچه آمار درستی از کشته شدگان تصادفات جاده ای ارائه نمی شود، ولی بر اساس آمار پزشکی قانونی کشور، ۲۶ هزار نفر از جمعیت کشور در تصادفات رانندگی سال ۱۳۸۲ کشته شده اند. بر اساس برآورد، این آمار در سال ۱۳۸۳ از مرز ۲۷ هزار نفر نیز فراتر می رود. یعنی ۴۰۰ کشته به ازای هر یک میلیون نفر از جمعیت کشور. اگر مقایسه ای در مورد تعداد کشته شدگان تصادفات جاده ای ایران به ازای هر ۱۰ هزار وسیله نقلیه صورت گیرد، نرخ کشته شدگان تصادفات جاده ای ایران حدود ۴۵ برابر کشورهای صنعتی، ۲ برابر چین، ۳ برابر کره جنوبی، ۳/۵ برابر تایلند، ۳ برابر روسیه و ۷ برابر ترکیه با جمعیت و وسایل نقلیه موتوری تقریباً یکسان است. این مقایسه ها عمق فاجعه تصادفات جاده ای ایران را نشان می دهد. بر اساس آمار کارشناسان، در فاصله سالهای ۱۳۸۲-۱۳۷۹ شمار کشته شدگان حوادث رانندگی در ایران بیش از ۵۰ درصد افزایش یافته است.

طی این سالها رشد نرخ تصادفات رانندگی درحالی رو به افزایش بوده که فراوانی خودرو در ایران به ازای هر هزار نفر جمعیت در مقایسه با کشورهای صنعتی بسیار ناچیز و تقریباً برابر کشور ترکیه است. برای مثال، فراوانی خودرو در آمریکا ۷۶۵ ، مالزی ۶۸۶، روسیه ۱۲۴ و ترکیه و ایران حدود ۸۸ است. جمعیت ایران و ترکیه تقریباً برابر و معادل ۶۸ میلیون نفر است. وسعت خاک کشور ما یک میلیون و ۶۴۸ هزار کیلومتر مربع و ترکیه ۷۸۰ هزار کیلومتر مربع است، با این وجود، نرخ تصادفات جاده ای در ایران روبه رشد است، ولی در ترکیه و دیگر کشورها سیر نزولی دارد.

*** نقش سیاستگذاری های کلان مملکتی در ایجاد حوادث رانندگی چیست؟ مثلاً با وجود امنیت حمل ونقل ریلی، چرا همچنان حمل ونقل جاده‌ای رونق بیشتری دارد؟**

– در سراسر دنیا رابطه تنگاتنگی بین رشد اقتصادی جامعه و توسعه حمل ونقل وجود دارد. در کشورهای پیشرفته و در حال رشد، توسعه اقتصادی همراه با جابه جایی بیشتر کالا و مسافر و سرانجام سرمایه گذاری زیادتر در تأسیسات زیربنایی و وسایل حمل ونقل تجاری است. افزایش خودروهای جاده ای به لحاظ رشد جمعیت، گسترش شهرها و توسعه مراکز صنعتی، اقتصادی و کشاورزی منحصر به کشور ما نیست. اگر تاریخچه حمل ونقل کشورهای توسعه یافته را بررسی کنید، می بینید آنها نیز زمانی در چنین شرایطی قرار داشتند. سهم حمل ونقل جاده ای در همه دنیا بیش از دیگر شیوه های حمل ونقل است. در کشورهای در حال توسعه ۹۰ - ۸۰ درصد جابه جایی ها از طریق حمل ونقل جاده ای صورت می گیرد. این سهم در کشورهای توسعه یافته به لحاظ رشد حمل ونقل ریلی در حدود ۷۰ درصد است. بنابراین نمی توان از دیگیهای حمل ونقل جاده ای صرف نظر کرد.

کشورهای توسعه یافته همزمان با رشد اقتصادی و توسعه حمل ونقل جاده ای برنامه ریزی و پیش بینی های لازم را انجام داده اند، ولی در کشور ما این دو پارامتر هیچگاه همگام جلو نرفته است. اضافه بر این، در کشورهای توسعه یافته، حفظ و نگهداری راهها از مشاغل پردردسر است و غفلت آنها در امر نگهداری راه در حدی نیست که تخریب جاده ها را درپی نداشته باشد. اما در کشور ما که بودجه و دیگر منابع مورد نیاز برای ابتدایی ترین حالت نگهداری راه کم است، وضعیت بسیار وخیم است. البته توان و ظرفیت طراحی جاده ها را نباید نادیده گرفت. تراکم ترافیک بعضی از جاده های کشور بیش از محاسبات و استحکام طراحی است. استمرار آمد و شد با حجم ترافیک زیاد خود عاملی است در جهت خرابی و کاهش عمر راه. مسلم است در چنین شرایطی تصادفات جاده ای بیش از حد انتظار خواهد بود. به اعتقاد من بیش از دوسوم روسازی راههای کشور نیاز به بازسازی و مرمت دارد.

متأسفانه روسازی بیشتر آزادراههای کشور مانند کرج – قزوین، تهران – قم، قزوین – زنجان و حتی آزادراه ساوه که مدت زمان زیادی از احداث و بهره برداری آن نمی گذرد، در وضعیت بسیار نامطلوبی است. ترافیک بعضی از این آزادراهها در حد ظرفیت طراحی هم نیست. ولی خیلی سریع فرسوده شده اند. در نقاطی از آزادراه کرج – قزوین و تهران – قم و ساوه وضعیت به گونه ای است که با توجه به سرعت مجاز کنترل خودرو غیر ممکن است، بویژه راننده گی در شب و آن هم برای وسایل نقلیه جمعی. جاده های معمولی و بزرگراههای کشور نیز در شرایط بهتری نیستند. آمار وسایل نقلیه موتوری (به استثنای موتوسیکلت) از سال ۱۳۷۰ تا اسفندماه ۱۳۸۳ حدود ۲/۳ برابر افزایش یافته است. این افزایش فقط در کشور ما اتفاق نیفتاده است، ولی مسؤولان باید پاسخگو باشند که به ازای این افزایش، در جهت توسعه شبکه جاده ای چه اقداماتی انجام داده اند؟ بسیاری بر این عقیده هستند که در برابر افزایش خودرو به اندازه کافی جاده ساخته نشده است.

فکر می کنم با ذکر چند نمونه آمار بانک جهانی شما می توانید این مسأله را حل کنید؛ باز هم ترکیه را مثال می زنم چون این کشور از بسیاری جهات قابل مقایسه با کشور ما است. راه آسفالته ترکیه برای هر ۱۰۰۰ نفر جمعیت ۱/۹۲ کیلومتر و مجموع راههای آسفالته آن ۱۳۱ هزار و ۲۲۶ کیلومتر است. این شاخص برای ایران ۱/۳۷ کیلومتر و مجموع راه های آسفالته آن ۹۴۱۰۹ کیلومتر است. فراوانی خودرو در ترکیه ۱۷/۵ دستگاه خودرو در هر کیلومتر و در ایران ۳/۶ دستگاه در هر کیلومتر است. گر چه فراوانی خودرو در هر کیلومتر از وسعت خاک ایران کمتر از ترکیه است ولی با وجود این ظرفیت واقعی راه های کشور افزایش یافته است.

*** به نظر شما این افزایش ظرفیت تا چه اندازه در افزایش تصادفات جاده ای تأثیرگذار است؟**

– حتماً بحث نقاط حادثه خیز راه ها و اصلاح هندسی آنها را در مصاحبه های مسؤولان وزارت راه و ترابری شنیده اید. البته مسؤولان نقاط حادثه خیز جاده ها را مشخص کرده اند. ولی تصادفات جاده ای در کشور ما عموماً در فاصله ای است که راننده دید کافی ندارد. همزمان با این سبقت وسایل نقلیه مسیر مقابل نیز قصد عبور از فراز را در جهت فرود با سراشیبی دارند و معمولاً در سراشیبی سرعت آنها نیز بیشتر است. بنابراین اگر جاده دو خطه باشد احتمال برخورد و تصادف بسیار زیاد خواهد بود.

*** غیر از حجم ترافیک که به نظر شما در زمره علل تصادفات است چه موارد دیگری به عنوان علل حادثه های رانندگی شناسایی شده است؟**

– پاسخ این سؤال را باید از کارشناسان راهسازی شنید چون در تخصص من نیست. ولی با توجه به تجربه اندک من در راهداری می توان فراز و فرود جاده ها، کوتاه بودن مسیر حرکت مسطح بین دو سراشیبی، درختان و بوته های دو طرف جاده ها که مانع دید رانندگان و انحراف آنها به مرکز جاده می شود، روستاها و تأسیسات جانبی آنها در کنار جاده، پستی و بلندی شانه های راه نسبت به آسفالت جاده که فراوان در جاده های ایران وجود دارد از عوامل مهم ایجاد تصادف و واژگونی خودروها است. توقف های ناگهانی اتوبوس و مینی بوس ها در مناطق روستایی و قوس و پیچ های جاده ها هم از دیگر عوامل است.

*** همواره بر امن بودن حمل و نقل ریلی تأکید شده است ولی در سال های اخیر سرمایه گذاری که برای نوسازی ناوگان جاده‌ای کشور صورت گرفته، صرف حمل و نقل ریلی نشده است. نظر شما در این باره چیست؟**

– مردم از مزیت های اقتصادی و ایمنی حمل و نقل ریلی و برتری آن نسبت به حمل و نقل جاده ای آگاه هستند. به همین دلیل دولت در سالهای اخیر به توسعه حمل و نقل ریلی و سرمایه گذاری در آن فراوان تأکید داشته است. در چند سال اخیر حمل و نقل ریلی از رشد قابل ملاحظه ای برخوردار شده است. پیش بینی شده است که راه آهن تا پایان برنامه چهارم توسعه اقتصادی و اجتماعی ۳۶ میلیون مسافر و ۶۸ میلیون تن بار را جا به جا کند. در حال حاضر طول شبکه اصلی راه آهن ایران با دو کشور همسایه بین پاکستان و ترکیه قابل مقایسه است. طول شبکه اصلی ایران ۷۱۰۷ کیلومتر و پاکستان و ترکیه به ترتیب ۷۱۸۸ و ۸۶۰۷ کیلومتر است. ملاحظه می کنید که ترکیه مانند شبکه جاده ای در زمینه ریلی نیز از ما جلوتر است.

با توجه به آمار فوق به اعتقاد من نوسازی ناوگان جاده ای بار و مسافر می بایستی زودتر صورت می گرفت. به هر حال نمی توانیم اهمیت حمل و نقل جاده ای را انکار کنیم. در همه دنیا حمل ونقل جاده ای جایگاه ویژه ای دارد. از طرفی برای توسعه راه آهن سرمایه گذاری سنگین لازم است که بخش اعظم آن را دولت باید تأمین کند. در هر حال هدف از نوسازی ناوگان جاده ای تأمین ایمنی و کاهش تصادفات و همچنین بهینه سازی و اقتصادی کردن حمل و نقل جاده ای بوده است.

به نظر من نمی توان گفت که تخصیص منابع مالی جهت نوسازی ناوگان اقدام نادرستی بوده است. البته ابعاد منفی موضوع این است که بدهکاری رانندگان وسایل نقلیه جمعی و ناتوانی آنها در پرداخت اقساط سنگین ماهانه می تواند یکی از عوامل وقوع تصادفات جاده ای باشد. این دسته از رانندگان ممکن است برای کسب درآمد بیشتر، بسیاری از مقررات رانندگی را نادیده گیرند و آمار تصادفات را افزایش دهند.

*** به نظر شما طرح نوسازی ناوگان و جایگزینی خودروهای فرسوده تا چه حد توانسته است باعث افزایش ایمنی در حمل ونقل گردد؟**

– به استثنای جایگزینی خودروهای جمعی که آمار آنها نیز قابل توجه نیست، دولت هنوز موفق نشده است خودروهای نو را جایگزین خودروهای فرسوده کند. مشکل عمده ناوگان جمعی و شخصی کشور نامحدود بودن عمر مفید آنها است. به همین دلیل ناوگان کشور ورودی دارد ولی نظام درستی برای خروج و اسقاط خودروهای فرسوده وجود ندارد. مشکل دیگر ترکیب نامناسب خودروها است. نیمی از خودروهای موجود کشور از فناوری جدید برخوردار نیستند. بنابراین ترکیب فناوری جدید وقدیم و حرکت آنها در جاده ها آن هم بدون معاینه باعث شده است که تصادفات همچنان روند صعودی داشته باشد. به طوری که اشاره شد تحلیل تصادف می گوید که سهم وسیله نقلیه در تصادفات حدود ۱۰ درصد یعنی معادل ۲۷۰۰ نفر در سال است. بسیاری از تصادفات جاده ای به دلیل نبود بازتاب و یا خرابی چراغ عقب خودروها به ویژه کامیونها، در شب اتفاق می افتد. خودروهای پشت سر که برای رعایت حال رانندگان مقابل با نور پایین حرکت می کنند قادر نیستند چنین خودروهایی را ببینند در نتیجه خطر برخورد وسیله نقلیه پشت سر با وسیله نقلیه جلو که فاقد بازتاب و چراغ است، خیلی زیاد خواهد بود. یا اینکه رانندگان کامیونهای معیوب، سنگهایی را برای حفاظت از خود در کنار کامیون و به موازات خط سواره رو قرار می دهند. اکثر موافع پس از رفع نقص از کامیون فراموش می کنند، سنگ ها را جمع کنند. این سنگ ها در شب برای خودروهای دیگر به ویژه موتوسیکلت خطر آفرین است. نبود شبکه منظم معاینه فنی برای خودروهای جمعی و شخصی و عدم نظارت و کنترل عملکرد تعمیرگاههای خودرو و همینطور ضعف اعمال قانون باعث شده است که وسایل نقلیه قدیمی و حتی می توان گفت وسایل نقلیه نو با نواقص زیاد مشابه سایدگی لاستیک، نقص جلوبندی، چرخها، نقص سیستم روشنایی و نقص ترمز در جاده ها حرکت می کنند. بنابراین با نواقص فنی متعدد خودروها، احتمال وقوع هر گونه حادثه ای در جاده ها وجود دارد.

*** وضعیت خودروهای جدیدی که در ایران تولید و یا مونتاژ می شود از نظر ایمنی چگونه است؟**

– سؤال خوبی است. به نظر من خودروهایی که در ایران مونتاژ و یا تولید می شوند از نظر تکنولوژیکی به سه گروه تقسیم می شوند: فناوری جدید، متوسط و فناوری قدیمی. آمار تولید و یا مونتاژ خودروهای گروه اول زیاد نیست و به لحاظ قیمت بالا خریداران آنها محدود است.

خودروهایی با فناوری متوسط پژو ۴۰۵ که آمار تولید آنها قابل توجه است از نظر ایمنی نواقصی دارند. عمر طراحی این دو نوع خودرو ۱۵-۱۲ سال است بنابراین باید پذیرفت که این خودروها در مقایسه با نسل جدید خود، معایب طراحی و فنی دارند. البته میان گروه دوم باید خودروهایی مانند پژو ۲۰۶ و سمند را اضافه نمود که عمر طراحی آنها در محدوده ۵-۴ سال است گر چه این دو نوع خودرو در وضعیت بهتری قرار دارند ولی در قیاس با فناوری مدرن امروز، از نظر نصب تجهیزات ایمنی کامل نیستند و این مربوط به نقص مقررات رانندگی در ایران است.

خودروهای گروه سوم را پیکان و سپند و آردی تشکیل می دهد که چند دهه از عمر طراحی آنها می گذرد. به اعتقاد من این سه نوع خودرو فاقد حداقل پارامترهای ایمنی هستند و باید از چرخه تولید صنعت خودروسازی کشورمان خارج شوند.

وضعیت علائم راهنمایی جاده های ایران چگونه است و تا چه اندازه در ایمنی راه ها نقش دارد؟

– واضح است نصب علائم مناسب وکافی و خط کشی جاده ها می تواند عامل بسیار مؤثری در هدایت صحیح رانندگان باشد. در مقایسه با کشورهای توسعه یافته ، جاده ها به ویژه آزادراه های ایران فاقد علائم وتجهیزات اطلاع رسانی الکترونیکی وحتی معمولی است. در ترافیک صبح امروز، نصب پانل های اطلاع رسانی در آزادراه هایی که سرعت رانندگی در آنها زیاد است، اجتناب ناپذیر است. در حالی که هیچ یک از آزادراه های ایران مجهز به این وسیله ساده نیست. تصادفات زیادی در آزادراه های کشور اتفاق افتاده است که با نصب پانل های اطلاع رسانی امکان پیشگیری از آنها وجود داشت.

اضافه بر نقص علائم و تجهیزات اطلاع رسانی، در فصل زمستان نقاط زیادی از جاده های کوهستانی کشور مه آلود است که در بعضی مواقع ادامه رانندگی غیرممکن است. متأسفانه در این زمینه هم اقدامات مؤثری صورت نگرفته است. نواقص دیگری مانند کمبود حفاظ های ایمنی در شانه راه های کوهستانی، عدم رعایت استانداردها در نصب تابلوها، خط کشی وحفاظ های ایمنی در راه های ایران کاملاً مشهود است. مسلماً مسؤولان وزارت راه و ترابری از وضعیت جاده ها باخبر هستند. ولی با توجه به ناکافی بودن بودجه راهسازی ونگهداری راه ها، مسؤولان مجبورند با بودجه تخصیص یافته راه مورد نظر را احداث و یا نگهداری کنند. مسلم است با این شیوه کیفیت راه پایین تر از استانداردهای بین المللی خواهد بود.

البته دلایل خرابی راه را نمی توان فقط محدود به بودجه ناکافی نمود. در هر حال راه با هر اعتباری که ساخته می شود نباید در سال های اول بهره برداری، روسازی آن تخریب شود. مانند آزادراه قزوین، زنجان یا آزادراه ساوه. به عقیده من صرف نظر از مسائل بودجه، عملکرد پیمانکاران راهسازی زیر ذره بین قرار نمی گیرد. این ضعف در خیابان ها و بزرگراه های تهران و شهرستان ها نیز مشاهده می شود.

در سال های اخیر صرفاً نوسازی ناوگان حمل و نقل صورت گرفته است ولی در وضعیت آموزش رانندگان و ... تغییری ایجاد نشده است. نظر شما در این باره چیست؟

– تا آنجا که می دانم در مورد آموزش رانندگان جمعی اقدامی صورت نگرفته است تا تغییر در آن ایجاد شود. بیمینه سالیانه ۱/۵ میلیون نفر در تصادفات جاده ای جهان کشته می شوند. مراکز تحقیقاتی حمل ونقل جاده ای کشورها به این نتیجه رسیده اند که خطای انسانی یا راننده بیشترین سهم را در این کشتار دارد.

آمریکا کشوری است که در مورد آموزش به ویژه آموزش رانندگان وسایل نقلیه جمعی در بالاترین سطح جهانی قرار دارد ولی با وجود این سالیانه ۴۲ هزار نفر در تصادفات جاده ای آمریکا کشته و بیش از ۶/۵ میلیون نفر زخمی می شوند. خسارت سالیانه تصادفات جاده ای آمریکا ۲۰۰ میلیارد دلار است. اگر اقدامات آموزشی در آمریکا صورت نمی گرفت ۲۳۰ میلیون خودرو این کشور چندین برابر وضعیت موجود فاجعه می آفریدند. ولی تصادفات جاده ای آمریکا به ازای هر ۱۰ هزار وسیله نقلیه ۱۸ کشته دارد. البته بحث آموزش منحصر به رانندگان وسایل نقلیه جمعی نیست ولی حساسیت در این زمینه بیشتر است و به علاوه آموزش رانندگان وسایل نقلیه جمعی ادامه دار است و با توجه به سن رانندگان طبقه بندی شده است و فقط در مورد درست راندن نیست بلکه شامل آموزش فنی، شناسایی قابلیت های خودرو ارتقای مهارت و دیگر موارد است. آموزش های اجباری ممکن است سالیانه و یا هر دو سال یک بار در کوتاه مدت برگزار گردد. به طوری که اشاره کردم آموزش ها با توجه به سن رانندگان صورت می گیرد برای مثال آموزش رانندگان جدید و جوان با آموزش رانندگان مسن و حرفه ای تفاوت دارد. به استثنای دستورالعمل و آموزش های نوشتاری حمل و نقل ایران هیچگونه اقدامی در مورد آموزش رانندگان وسایل نقلیه جمعی انجام نداده است. البته اقدامات مؤثری از طرف سازمان های مسؤول در مورد آموزش های پایه ای صورت می گیرد که از طریق رسانه ها شاهد آن هستیم.

با وجود تبلیغات فراوان تغییر چندانی در نقش نظارتی پلیس راه به وجود نیامده است. به نظر شما دلیل این موضوع چیست؟

– با اطلاعاتی که من دارم در اکثر کشورها پلیس از اعتبار و قدرت بالایی برخوردار است. حمایت های مالی و معنوی از پلیس می تواند او را در چارچوب وظایفی که بر عهده اش گذاشته شده است استوارتر کند. پلیس بشارت دهنده نظم و انضباط است. این الگو در صورتی پایدار است که به نیازهای او توجه شده باشد. از طرفی بدون ابزار و تجهیزات مدرن، کنترل ترافیک غیرممکن است. نیروی انتظامی نمی تواند یا قادر نیست برای هر خودرویی یک نفر مأمور در نظر بگیرد. چون در این شرایط هم اعمال قانون مشکل است. دوران کنترل ترافیک تنها با مأمورین پلیس راه با راهنمایی سپری شده است. در حمل و نقل امروز فناوری مدرن و نظارت و کنترل ماهواره ای جایگزین نیروی انسانی شده است. بنابراین نیروی انتظامی باید به خدمت گرفتن نیروهای جوان که خود نیاز به آموزش دارند نمی تواند اقدام مؤثری در جهت پیشگیری از تصادفات انجام دهد ونباید از آنها انتظار بیشتر از این داشت.

دلیل مرگبار بودن تصادف وسایل نقلیه عمومی چیست. با وجود ماده ۱۲ کمیسیون تخلفات شرکت های حمل و نقل و نوسازی ناوگان چرا آمار تصادفات وسایل نقلیه عمومی همچنان رو به افزایش است؟

– همانطوری که گفتم نوسازی ناوگان مقوله ای جداگانه است و لازم وضروری است به علاوه در ارتقای سطح ایمنی جاده ها تأثیرگذار است. یکی از دلایل تصادف ناوگان عمومی یا جمعی را گفتم. کمیسیون تخلفات شرکت های حمل و نقل نیز بدون آموزش و اعمال قانون بدون گذشت توفیقی ندارد. در اجرای قوانین رانندگی ما گذشت فراوان است. تجربه ثابت کرده است اعمال و اجرای قانون ومقررات هنگامی مؤثر واقع می شود که بستر آن از قبل فراهم شده باشد و فقط در این حالت ممکن است سهم علاقه مندان به رفتار ترافیک مطلوب از حداقل به حداکثر تغییر یابد. این اثر در سایر کاربران جاده ای نیز انگیزه ایجاد می کند. مسلم است اگر در جریان ترافیک تعداد متخلفین کمتر باشد، اثر قانون نافذتر است. چون رفتار مطلوب و مؤثر اکثریت، متخلفین اندک را تحت تأثیر قرار می دهد. عکس این حالت هم صادق است از جمله اینکه چه تعداد از رانندگان وسایل نقلیه عمومی سرعت وسیله نقلیه خود را با آنچه قانون تجویز کرده، تنظیم می کنند. گردآوری اطلاعات در این زمینه و دیگر موارد می تواند در بهینه سازی رفتار رانندگی و اعمال صحیح قانون اثربخش باشد.

طرح ایمنی حمل و نقل جاده‌ای قرار بود تهیه شود. آیا شما در مورد کم و کیف تهیه این طرح اطلاعاتی دارید؟

– جزئیات طرح را نمی دانم. ولی چند سالی است که کمیته های ایمنی با همکاری سازمان حمل و نقل و پایانه های کشور وشورای عالی ترافیک شهرهای کشور در مراکز استان ها فعالیت دارد. با تأسیس شورای عالی ایمنی زیر نظر ریاست جمهوری باید امیدوار بود که در آن فقط بحث ایمنی جاده ای مطرح نباشد بلکه ایمنی جاده ای در یکی از زیربخش های این شورا قرار بگیرد. معتقدم که باید چنین شورایی با حمایت مالی و اجرایی کافی وقوی تأسیس شود. البته اخیراً وزیر راه و ترابری اعلام کرد سازمان ایمنی حمل و نقل تشکیل خواهد شد. ضمناً این را هم بگویم که کشور ترکیه حدود ۳۰ سال با شرایطی مانند کشور ما عمل کرد و تمام ابزار کنترل و برنامه ریزی ترافیک در اختیار پلیس بود ولی با تشکیل شورای عالی ایمنی توانست بسیاری از مشکلات ترافیکی را حل کند که نتیجه اش را اکنون شاهد هستیم.

تحصیل در انگلیس
پانسیون کامل در صورت نیاز
زبان کوتاه مدت (حداقل ۳ هفته)
زبان بلندمدت برای IELTS و غیره
دبیرستان - پیش دانشگاهی
کارشناسی - کارشناسی ارشد
انتخاب از ۱۰ کالج و ۲۰ دانشگاه معتبر
www.aminparvar.com
تلفن: ۲۰۱۷۱۷۴ - ۲۰۱۷۱۷۳

دعوت به همکاری
شرکت سیم و کابل ابهر
برترین تولیدکننده کابل خاورمیانه در ایران و مجهز به پیشرفته ترین آزمایشگاه فشار قوی جهت تکمیل عاقد مورد نیاز واحد تولید کابل های فشار قوی از افراد علاقه مند فارغ التحصیل دانشگاههای معتبر دولتی که واجد شرایط ذیل می باشند جهت کار در تهران و شهرستان ابهر دعوت به همکاری می نماید:
۱ - مهندس الکترونیک با سابقه طراحی مدارهای الکترونیک و برنامه‌ریزی PLC صنعتی (شهرستان ابهر)
۲ - مهندس پلیمر با حداقل ۵ سال کار در زمینه پلیمر (شهرستان ابهر)
۳ - مهندس صنایع با ۵ سال سابقه (شهرستان ابهر)
۴ - مهندس برق با حداقل ۳ سال سابقه کار (شهرستان ابهر)
۵ - مهندس برق با صنایع مسلط به زبان انگلیسی و کار با کامپیوتر با ۵ سال سابقه کار در قسمت فروش (تهران)
۶ - حسابدار با ۵ سال سابقه کار و آشنا به حسابداری صنعتی و تجربه کار با نرم‌افزارهای کامپیوتری (تهران)
۷ - فوق دیپلم کامپیوتر دارای مدارک تخصصی A+ و Network
۸ - منشی با تسلط کامل به تایپ فارسی و تایپ مسلط به Excel و Word
از متقاضیان درخواست می شود مشخصات خود را به صندوق پستی ۳۳۳۸ - ۱۵۸۷۵، نمابر ۸۷۴۳۴۱ یا به آدرس الکترونیکی Jobs@abharcable.com ارسال نمایند.
www.abharcable.com

Visit our website : www.parselectric.com
دعوت به همکاری
یک شرکت بزرگ تولیدی
نیازبه همکاری فردی با
مدرک تحصیلی حداقل دیپلم و
یکسال سابقه کار لیتوگرافی دارد.
متقاضیان می توانند بمدت یک هفته از تاریخ انتشار این آگهی نسبت به ارسال شرح سوابق کاری و تحصیلی خود به نشانی زیر اقدام نمایند:
صندوق پستی ۱۳۸۶ - ۱۳۱۴۵ - تهران ۱۴
فن آوری دیجیتالی پارس

یک شرکت تعاونی مسکن فعال
در استان تهران دعوت به همکاری می نماید:
۱- دو نفر مهندس راه و ساختمان با تجربه و یا فوق دیپلم با سابقه حداقل ۱۵ سال کار در پروژه های ساختمانی برای پروژه های اطراف تهران.
۲- دو نفر نیروی آشنا به خدمات شهری وفضای سبز با مدرک فوق دیپلم و یا دیپلم با سابقه کار مفید برای پروژه های اطراف تهران.
متقاضیان می توانند همه روزه از ساعت ۱۰/۳۰ صبح تا ۱ بعدازظهر با شماره تلفن ۷۸۸۵۷۵۸ تماس حاصل نمایند.