



## ارابه‌های مرگ در جاده‌های کشور جان می‌ستانند

هنوز نگرانی‌ها از بابت حضور کامیون‌ها و کشنده‌های چینی هوو و فراز که به تعبیر مسوولان پلیس راهور تردد...

109 کشته بر اثر واژگونی 217 اتوبوس

ارابه‌های مرگ در جاده‌های کشور جان می‌ستانند

جام جم آنلاین: هنوز نگرانی‌ها از بابت حضور کامیون‌ها و کشنده‌های چینی هوو و فراز که به تعبیر مسوولان پلیس راهور تردد آنها تهدیدی برای امنیت جاده‌های کشور محسوب می‌شود، پایان نیافته که پای ارابه‌های مرگ هم به این ماجرا باز می‌شود. اتوبوس‌های بین‌شهری همانند ارابه‌های مرگ در جاده‌ها می‌تازند؛ همان‌هایی که خواب آلودگی راننده سرنوشت تلخ واژگونی را برایشان رقم می‌زند تا با رقم خوردن مرگی خونین برای ده‌ها نفر از سرنشینانشان تیتراول اخبار حوادث شوند.

بر اساس آخرین آمار مرکز فرماندهی پلیس راه کشور، تنها در 120 روز اتوبوس‌های مسافربری بین‌شهری 217 مورد تصادف خونین را در جاده‌های کشور رقم زده و 109 نفر را به کام مرگ کشانده‌اند.

تصادفات خونینی که رانندگان ناوگان حمل‌ونقل عمومی در جاده‌ها رقم زده‌اند و روند افزایشی این حوادث طی سال‌های اخیر، هر روز بر نگرانی‌های مسوولان پلیس راه از بابت حضور این ارابه‌های مرگ در جاده‌ها دامن می‌زند.

فرسودگی و نقایص فنی این اتوبوس‌ها، خواب آلودگی راننده، نبود نظارت جدی ماموران پلیس بر عملکرد رانندگان اتوبوس‌ها، ارتکاب برخی تخلفات حادثه‌ساز در جاده‌ها توسط آنها، به‌کارگیری رانندگان بی‌تجربه و بی‌صلاحیت و... از مهم‌ترین دلایلی هستند که کارشناسان و صاحب‌نظران حوزه حمل‌ونقل و تصادفات آنها را در وقوع تصادفات اتوبوس‌های بین‌شهری دخیل می‌دانند.

217 تصادف خونین در جاده‌ها و مرگ 109 نفر از مسافران اتوبوس‌های بین‌شهری آن هم تنها ظرف 120 روز هشدار جدی است برای مسوولان وزارت راه و پلیس راهور برای رسیدن به این واقعیت که زنگ خطر کاهش امنیت سفر با اتوبوس‌های بین‌شهری به صدا درآمده است؛ موضوعی که موجب شده با اجرای قانون جدید جرایم رانندگی در کشور مسوولان پلیس راه هرچه سریع‌تر چاره‌ای جدی در این زمینه بیندیشند.

تست سلامت پس از 32 سال

شاید شما هم به اندازه ما تعجب کنید وقتی بدانید که تست سلامت جسمی و روانی که مسوولان پلیس چندی است اجرای آن را روی رانندگان آغاز کرده‌اند، برای اولین بار و آن هم پس از گذشت 32 سال ضرورت آن جدی گرفته شده است و همین موضوع خود می‌تواند یک پرسش مهم را مطرح سازد و آن این‌که چرا در این سه دهه مسوولان پلیس راهور از ضرورت اجرای طرح مهمی همچون تست سلامت جسمی و روانی از رانندگان حادثه‌ساز غفلت کرده‌اند؟

نکته قابل تامل این‌که نتیجه اجرای تست‌های سلامت جسمی و روانی رانندگانی که در شهر و جاده‌ها مورد ارزیابی قرار گرفتند، وضعیت چندان مطلوبی را به تصویر نمی‌کشد.

در این میان شرایط رانندگان حمل‌ونقل عمومی در جاده‌ها به مراتب از دیگران نگران‌کننده‌تر است.

بر اساس تست سلامت جسمی که از مجموع 168 هزار راننده فعال در ناوگان حمل‌ونقل عمومی بین‌شهری کشور به‌عمل آمده، صلاحیت 13 هزار و 700 نفر تایید نشده است.

آنها حرفه‌ای نیستند!

در شرایطی که به نظر می‌رسد کم‌رنگ بودن نقش نظارتی پلیس بر عملکرد رانندگان حمل‌ونقل عمومی در روند افزایشی وقوع تصادفات خونین جاده‌ای در کشور بی‌تاثیر نبوده است، اما مسوولان پلیس راه انگشت اتهام را به سمت سازمان راهداری نشانه می‌روند، چراکه معتقدند این سازمان نظارت و توجه کافی برای انتخاب رانندگان متعهد و با سابقه ندارد.

مسوولان پلیس می‌گویند رانندگان حمل‌ونقل عمومی حرفه‌ای نیستند و قدرت خطرپذیری ندارند و در واقع رانندگانی که ادعای حرفه‌ای بودن دارند در یک پیچ جاده نمی‌توانند ببینند و ده‌ها نفر را به کام مرگ فرو می‌برند.

هرچند با این استدلال نمی‌توان باز هم از نقش نظارتی پلیس راه بر عملکرد رانندگان حمل‌ونقل عمومی هنگام رانندگی در جاده‌ها و کنترل و رصد کردن تخلفات آنها چشم‌پوشی کرد، اما اگر آنچنان که مسوولان پلیس ادعا می‌کنند سازمان راهداری نظارت و توجه کافی در انتخاب رانندگان باتجربه و باسابقه برای فعالیت در ناوگان حمل‌ونقل عمومی را به کار نمی‌بندد قطعاً باید در این زمینه پاسخگو باشد چراکه به‌کارگیری رانندگان غیرحرفه‌ای و بی‌تجربه‌ای که توانایی عکس‌العمل بموقع و صحیح در لحظه را ندارند قطعاً به بهای جان ده‌ها مسافر بی‌گناه تمام خواهد شد.

خواب‌آلودگی و بی‌توجهی به جلو

ثبت ساعت در دفترچه‌های مخصوص رانندگان مهم‌ترین ابزار پلیس برای کنترل اتوبوس‌های بین شهری است.

رانندگان تنها مجاز به هشت ساعت رانندگی در روز هستند و در مسیرهای بیش از هشت ساعت باید راننده کمکی حضور داشته باشد.

این همان موضوع مهمی است که بی‌توجهی یا شاید بهتر بتوان گفت تخلف برخی رانندگان اتوبوس در خصوص آن طی سال‌های اخیر تصادفات خونین و مرگبار متعددی را در جاده‌ها رقم زده است.

رئیس پلیس راهور ناجا نیز چندی پیش با تایید افزایش آمار تصادفات اتوبوس‌ها نسبت به مدت مشابه سال گذشته گفته بود که بی‌توجهی به جلو و همچنین احساس مسوولیت نداشتن راننده اتوبوس از دلایل اصلی تصادفات اتوبوس‌ها گزارش شده است.

همچنین گزارش‌های کارشناسی بسیاری از افسران حاضر در صحنه تصادفات ناوگان حمل‌ونقل عمومی نشان می‌دهد که واژگونی اتوبوس و خواب‌آلودگی راننده مهم‌ترین عاملی بوده که چنین تصادفات خونینی را در جاده‌ها رقم زده است.

این خواب‌آلودگی ناشی از عدم رعایت تنها هشت ساعت مجاز بودن راننده اتوبوس بین‌شهری برای نشستن پشت فرمان است که متأسفانه بسیاری از رانندگان ناوگان حمل‌ونقل عمومی با بی‌تفاوتی از کنار آن می‌گذرند و به این ترتیب جان ده‌ها مسافر خود را براحتی به بازی می‌گیرند.

اما این تنها تخلفی نیست که برخی رانندگان اتوبوس‌های بین‌شهری مرتکب آن می‌شوند. پلیس علاوه بر دفترچه‌های ثبت ساعت با دستگاه‌های ثبت سرعت، اتوبوس‌ها را کنترل می‌کند، اما برخی رانندگان با دستکاری صفحه‌های سرعت مرتکب تخلفات حادثه‌ساز می‌شوند.

این همان موضوعی است که موجب نگرانی فرمانده پلیس راه کشور نیز شده است به طوری که وی در گفت‌وگو با مهر از اجرای تغییراتی در دفترچه‌های ثبت ساعت رانندگان حمل‌ونقل عمومی خبر داده و می‌گوید: با تغییر دفترچه‌های ثبت ساعت به دو رنگ آبی و قرمز، رانندگان قانونمند از رانندگان متخلف که دارای تصادف منجر به مرگ و جرح هستند جدا خواهند شد.

رانندگی فقط به شرط کارت سلامت

این طور که مسوولان پلیس راه می‌گویند قرار است با اجرای قانون جدید جرایم رانندگی در کشور نظارت بیشتر و دقیق‌تری روی صلاحیت رانندگانی که به عنوان راننده اتوبوس در ناوگان حمل‌ونقل بین‌شهری به کار گرفته می‌شوند، انجام شود.

سرهنگ محمدرضا مهماندار این را هم می‌گوید که از این پس دیگر هر راننده‌ای نمی‌تواند در جاده‌ها رانندگی کند و تنها افرادی مجاز به رانندگی در جاده‌ها با خودروهای عمومی هستند که کارت سلامت و صلاحیت داشته باشند. این کارت‌ها همان کارت‌هایی هستند که با انجام تست‌های سلامت، اعتیاد و وضعیت جسمانی برای رانندگان وسایل نقلیه عمومی در جاده‌ها صادر می‌شود.

با وجود اجرای قانون جدید جرایم رانندگی در کشور و جدیتی که مسوولان پلیس راه قرار است نسبت به کنترل تخلفات و نظارت جدی‌تر بر عملکرد رانندگان ناوگان حمل‌ونقل عمومی به کار بندند، اما به نظر می‌رسد این قانون به تنهایی نمی‌تواند عامل بازدارنده‌ای در کاهش آمار تصادفات و تلفات حوادث رانندگی در این بخش باشد و باید سیاست‌گذاری‌ها و زیرساخت‌ها برای به‌کارگیری رانندگان حرفه‌ای و دارای سلامت کامل در ناوگان حمل‌ونقل عمومی با دقت بیشتری از سوی سازمان‌های متولی از جمله سازمان راهداری کشور انجام شود.

آموزش‌هایی همچون آموزش بهداشت خواب به رانندگان حرفه‌ای از یکسو و نظارت جدی بر ممنوعیت رانندگی بیش از هشت ساعت برای رانندگان وسایل نقلیه عمومی از سوی دیگر از دیگر مواردی است که با به‌کارگیری آنها می‌توان به ایمن شدن هرچه بیشتر تردد‌ها و سفرهای بین‌شهری با ناوگان حمل‌ونقل عمومی اتوبوسی امیدوار بود.

پوران محمدی - گروه جامعه