

راه آهن آمادگی لازم برای مواجهه با سوانح را ندارد



محمود حشمتی
رئیس اسبق کمیسیون عالی سوانح



رعایت نظم و انضباط یادگانی در اجرای دستورالعمل‌های پیشگیری از سوانح از سوی کارشناسان، عامل اصلی امنیت مسافران در سفرهای ریلی عنوان شده است. به گفته‌ی فعالان این حوزه، این نظم و انضباط از سوی مدیران ناآزموده و بی‌تجربه مورد غفلت قرار گرفته است. محمود حشمتی، رئیس اسبق کمیسیون عالی سوانح و هیأت تدوین مقررات عمومی حرکت راه آهن، یکی از پیشکسوتان ریلی کشور است که سوابق طولانی در حوزه‌های مرتبط با سوانح و مدیریت بحران در شرکت راه آهن دارد. در ادامه گفتگو با این پیشکسوت ریلی را می‌خوانید.



هنگام بروز حوادث طبیعی در حوزه‌ی ریلی، چقدر آمادگی برای مواجه شدن با این شرایط در کشور وجود دارد؟ آیا این آمادگی در سال‌های اخیر افزایش داشته است؟

خطوط و اتصالات ریلی در نقاط سیل خیز، آماده‌سازی قطارهای برف‌روب در مسیرهایی که با احتمال ریزش سنگین برف یا بهمن مواجهند، زوال ریزی یعنی ایمن‌سازی بخش‌هایی از خطوط آهن که در خطر ریزش سنگ قرار دارند (با تثبیت یا رهاسازی سنگ‌ها)، بررسی سوزن‌ها از نظر سیستم جلوگیری از یخ‌زدگی و بسیاری موارد دیگر از جمله آیتم‌هایی است که در این

در مورد پیش‌بینی و پیشگیری از حوادث طبیعی و رویدادهایی مثل بارش برف و طوفان و جاری شدن سیلاب که ممکن است در فصولی مثل پاییز و زمستان و حتی گاهی مواقع در بهار و تابستان به وجود بیاید، راه آهن دستورالعمل فنی کاملی دارد. این دستورالعمل باید به‌وسیله‌ی عوامل اجرایی که عهده‌دار ایمنی خطوط و سفرهای ریلی هستند، اجرا شود. بررسی و بازدید منظم

به عهده داشت، به خواست سفارش دهنده- یعنی خود ما- حذف شد.

در واقع مدیران ما هنگام خرید این دیزل‌ها یا بعد از خرید احتمالاً برای کاهش قیمت تمام شده و صرفه‌جویی و یا دلایل خاص دیگر که مشخص نیست، یک بخش ضروری از سیستم سوخت‌رسان را حذف کردند و همین موضوع موجب می‌شود در زمستان گازوئیل در سیستم سوخت‌رسانی لکوموتیو به‌صورت ژله‌ای در بیاید و دیزل به مشکل برخورد کند. بد نیست بدانید در سبیری روسیه که زمستان‌های بسیار سختی دارد، مشکل ژله‌ای شدن سوخت را با مخلوط کردن نفت با گازوئیل حل می‌کنند و این تجربه را بنده به دوستان منتقل کردم. اما متأسفانه توجهی نشد. طبعاً وقتی افراد صاحب تجربه و آبدیده در کوران حوادث کنار گذاشته شوند و جایگاه‌های مدیریتی به افرادی سپرده شود که توان تشخیص خطر و برطرف کردن آن را نداشته باشند، این موضوعات به‌صورت مزمن درمی‌آید و حل نمی‌شود.



شبکه‌ی ریلی کشور از حوادث طبیعی و سوانح بزرگ در سالیان گذشته چه درس آموخته‌هایی داشته است؟ آیا مستندسازی از تجربیات پیشین انجام شده است؟

موضوع مستندسازی سوانح و استخراج تجربیات و آموخته‌ها یکی از مباحث مهمی است که متأسفانه به همان دلایلی که عرض کردم، یعنی ضعف‌های مدیریتی و نبود رویکرد صحیح به اهمیت استفاده از تجربیات گذشته برای عبور از سوانح طبیعی و بحران‌های آتی، مورد غفلت قرار گرفته است. در گذشته مجله‌ای به‌صورت ماهنامه در راه‌آهن منتشر می‌شد که ضمن اطلاع‌رسانی سوانح در سراسر شبکه‌ی ریلی کشور، این‌که چه برخوردی با این سوانح انجام شده و آیا دستورالعمل‌های پیشگیری به‌درستی اجرا شده یا نه را مورد بررسی قرار می‌داد.

علاوه بر این؛ اگر کوتاهی انجام شده بود، مقصران هم مورد بازخواست قرار می‌گرفتند و در این مجله منتشر می‌شد و ضمناً راهکارهای جلوگیری از تکرار سوانح هم بیان می‌شد. چنین مجله‌ای می‌تواند یکی از راهکارهای مطلوب مستندسازی سوانح باشد. اما این مجله سال‌هاست منتشر نمی‌شود. کوتاه سخن این‌که مبحث مستندسازی و به‌روزرسانی دستورالعمل‌های پیش‌بینی و پیشگیری از سوانح و درس گرفتن از سوانحی که در شبکه‌ی ریلی روی می‌دهد، آن‌چنان که باید و شاید مورد توجه مدیران راه‌آهن نیست.

ناکارآمد شده است. در یک نگاه کلی‌تر، مدیریت کلان راه‌آهن نیز در ناکارآمد شدن سیستم پیش‌بینی و پیشگیری از سوانح طبیعی سهم عمده‌ای دارد.

همان‌گونه که عرض کردم این سیستم در صورتی درست و منضبط عمل خواهد کرد که مدیران ارشد شرکت راه‌آهن و مدیرعامل این شرکت از دل این مجموعه برآمده باشند و سال‌ها تجربه‌ی میدانی اندوخته باشند و توانمندی مدیریت و ایجاد نظم پادگانی در فرآیند اجرا و نظارت عبور از بحران را داشته باشند.

متأسفانه در عمل چنین چیزی نیست و مدیران ارشد راه‌آهن در یک فرآیند سیاسی منصوب می‌شوند و برای این کار خطیر تجربه‌ی لازم را ندارند. از نظر من که سال‌ها در حوزه‌ی سوانح کار میدانی و مدیریتی انجام داده‌ام، فقط در دوره‌ی مدیریت مرحوم دادمان بر شرکت راه‌آهن تا حدودی به مبحث پیشگیری از سوانح و مدیریت بحران، رویکرد صحیحی وجود داشت و سایر مدیران راه‌آهن در این زمینه نگاه و عملکرد مطلوب نداشته‌اند.



آیا برای مشکلات مزمن و قدیمی مثل یخ‌زدگی سوخت لکوموتیوها و مدار ترمز در زمستان راه حلی پیدا شده است؟ با چه سازوکاری باید این مشکلات را برطرف کرد؟

سیستم سوخت لکوموتیو اگر به آب و لجن آلوده باشد و تصفیه نشده باشد، در هوای سرد یخ‌زدگی سوخت اتفاق می‌افتد. در سانحه‌ی یخ‌زدگی قطار مشهد که اخیراً اتفاق افتاد، شنیده شده است که سوخت موجود در باک قطار با مقدار قابل توجهی لجن و آب آمیخته بوده و به همین دلیل دچار یخ‌زدگی شده بود. در لکوموتیوهای جدیدی که راه‌آهن خریداری کرده، این مشکل تا حد زیادی حل شده است. چون سیستم سوخت‌رسانی دارای تصفیه است و اگر آب و لجن و ناخالصی دیگری در سوخت باشد، آن را از گازوئیل جدا می‌کند.

بنابراین؛ عمده‌ی مشکل یخ‌زدگی سوخت این است که سوخت باید تصفیه شده و سالم وارد سیستم احتراق شود. موضوع دیگری که در مورد یخ‌زدگی سوخت وجود دارد این است که دیزل‌های قدیمی راه‌آهن آمریکایی بود و در دیزل‌های آمریکایی، سوخت اضافی در مدار به باک برمی‌گشت و طی این فرآیند چرخش، سوخت در باک گرم می‌ماند و مشکل یخ‌زدگی نداشتیم. اما در دیزل‌هایی که از ژیمنس و شرکت‌های فرانسوی خریداری شد، بخشی از سیستم که وظیفه‌ی گرم نگه‌داشتن سوخت را

دستورالعمل مدنظر قرار گرفته است.

بحث اصلی این است که آیا این دستورالعمل به‌خوبی اجرا می‌شود یا نه؟ در پاسخ باید گفت؛ راه‌آهن برای مواجهه با عوامل جوی و حوادث ناشی از تغییرات آب‌وهوا نیازمند سازوکاری شبیه آن چیزی است که در پادگان‌ها و سیستم‌های نظامی اجرا می‌شود. شاید تصور کنید این حرف مقداری اغراق‌آمیز است که بخواهیم برای مقابله با برف و یخبندان یا سیل، از نیروی انسانی ارتش با نظم و انضباط شدید الگوبرداری کنیم. اما این عین واقعیت است که موضوع سوانح با جان مسافران سروکار دارد و اگر چنین نظم و انضباطی از سوی نیروی انسانی و عوامل مسؤول پیش‌بینی و پیشگیری سوانح طبیعی در کار نباشد، حتی با بهترین دستورالعمل‌ها و مدرن‌ترین تجهیزات هم نمی‌توان به مقابله با این شرایط رفت و ایمنی و آرامش مسافران را در سفرهای ریلی تضمین کرد.

به باور من چنین انضباطی اکنون در عوامل اجرایی راه‌آهن که مسؤول مقابله با شرایط فوق‌العاده‌ی جوی و بلایای طبیعی هستند، وجود ندارد و به همین دلیل آمادگی حمل‌ونقل ریلی برای پدیده‌هایی مثل برف و یخبندان و سیل سال به سال کمتر شده است.



به نظر شما چرا نیروی انسانی راه‌آهن در حوزه‌ی سوانح طبیعی از انضباطی که به آن معتقدید دور شده است؟

نیروی انسانی که در حوزه‌ی پیش‌بینی و جلوگیری از خسارت و پیامدهای منفی سوانح کار می‌کنند، یک‌شبه ساخته نمی‌شوند. این نیروها باید تحت یک سیستم درست گزینش شوند و آموزش ببینند و سال‌ها تحت نظارت نیروهای ماهر و پیشکسوت کار کنند و شرایط مختلف جوی را به‌صورت میدانی تجربه کنند تا قدرت تشخیص خطر را داشته باشند و به نیروهای قابل اتکا تبدیل شوند.

البته این مختص نیروهای این بخش نیست و تمام نیروهای انسانی شاغل در راه‌آهن باید به همین صورت پرورش پیدا کنند. متأسفانه به‌دلیل اشکالات ساختاری که در مدیریت راه‌آهن وجود دارد و همچنین به‌دلیل خصوصی‌سازی‌های غیر اصولی و بدون مطالعه که در این مجموعه انجام شده، موضوع آموزش نیروی انسانی و آبدیده کردن آن‌ها در شرایط سخت بلایای طبیعی تحت نظارت افراد صاحب تجربه، مورد بی‌توجهی قرار گرفته است.

مبحث اجرای آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های پیش‌بینی و پیشگیری از سوانح و تغییرات جوی نیز به پیمانکارانی واگذار شده که در این فرآیند ثبات و انضباطی که لازمه‌ی کار است را مد نظر قرار نمی‌دهند و به همین دلیل سیستم مذکور