

برقراری انضباط سازمانی شرط مهم جلوگیری از سوانح

در ماه‌های اخیر حوادث و سوانح کوچک و بزرگ زیادی در بخش مسافری و باری رخ داده که وقوع آن هشدار جدی برای متولیان این بخش است. برخی کارشناسان در این زمینه معتقدند وضعیت لکوموتیو و قطارهای مسافری راه‌آهن خوب نیست و دست‌های ناپیدا و یا شاید بتوان گفت غفلت متولیان موجب شده تا بزرگترین سرمایه‌های راه‌آهن به سوی نابودی روانه شوند. به اعتقاد کارشناسان، مشکلات حمل و نقل ریلی و تاخیرهای طولانی موجب کاهش سهم حمل و نقل ریلی بار و مسافر شده و بی‌اعتمادی میان متقاضیان نقش بسته تا حدی که اولویت صاحبان بار حمل از طریق جاده است.

فرانسه ۱۵۳۰۰ گذرگاه همسطح در ۲۰۱۶ داشته (۳۳۵۰۰ در ۱۹۳۸ و ۲۵۰۰۰ در ۱۹۸۰) که ۱۱۲۰۰ گذرگاه دارای راهبند اتوماتیک با چراغ و زنگ بوده و در گذرگاه‌های دوخطه نوشته شده که یک قطار می‌تواند قطار دیگر را پنهان کند. خطوط سریع السیر فرانسه تقاطع همسطح ندارند ولی قطارهای سریع السیر که در سایر خطوط مواجه با گذرگاه می‌شوند. در راه‌آهن ایران هم اکنون حدود ۴۰۰ گذرگاه همسطح وجود دارد که با احتساب ۹۳۰۰ کیلومتر شبکه بر اساس آمار UIC در ۲۰۲۰ (که ۲۱۰۰ کیلومتر آن دوخط یا بیشتر دارد) در هر ۲۳ کیلومتر همسطح (کمتر از ۹ درصد اروپا) وجود دارد. بر اساس بند یازده ماده ۳۰ مقررات حرکت: در راه‌آهن دو خطه ایجاد هرگونه گذرگاه موقت و دائم همسطح به طور کلی ممنوع بوده و کلیه گذرگاه‌های موجود نیز باید به غیرهمسطح تبدیل گردند. قربانعلی بیک در پایان اینگونه عنوان کرده: با

در بخش دیگر این گزارش به ۱۵ برابر بودن مسافت ترمز یک قطار نسبت به تریلی (در سرعت ۸۹) اشاره شده است. حادثه‌ای که حداقل یک وسیله ریلی در حرکت باشد که در آن یک نفر فوت نموده یا صدمات سنگین جانی دیده باشد، یا صدمه اساسی به ناوگان، خط، تاسیسات و محیط زیست وارد شده باشد و یا قطع رفت و آمد برای ۶ ساعت یا بیشتر (خسارت مهم خط و ناوگان در این تعریف بالای ۱۵۰ هزار یورو اعلام شده است). در سال ۲۰۱۴ تعداد گذرگاه‌های همسطح در اروپا بیش از ۱۰۸ هزار بوده یعنی کمتر از یک گذرگاه بر دو کیلومتر خط که ۵۳ درصد آنها گذرگاه فعال با سیستم هشدار و ۴۷ درصد بدون مستحفظ هستند، ۲۸ درصد تلفات ریلی در گذرگاه‌ها بوده است. کشور فنلاند ۳۰۰۰ گذرگاه همسطح دارد و سرعت قطار در خطوط با گذرگاه همسطح ۱۴۰ کیلومتر بر ساعت است.

سوانح ریلی ایران چهار برابر متوسط سوانح ریلی جهانی است

دکتر عباس قربانعلی بیک، معاون اسبق برنامه ریزی و امور بین‌الملل راه‌آهن و کارشناس حمل و نقل در مقاله‌ای بیان کرده: در راه‌آهن ایران هم اکنون حدود ۴۰۰ گذرگاه همسطح وجود دارد که با احتساب ۹۳۰۰ کیلومتر شبکه بر اساس آمار UIC در ۲۰۲۰ (که ۲۱۰۰ کیلومتر آن دوخط یا بیشتر دارد) در هر ۲۳ کیلومتر یک گذرگاه همسطح (کمتر از ۹ درصد اروپا) وجود دارد.

وی طبق آماری که در صفحه ۲۳۶ گزارش رولندبرگر وجود دارد سوانح ایران را در سال ۲۰۱۴ (بر قطار کیلومتر) بیش از چهار برابر متوسط و ۲۹ برابر روسیه اعلام کرد. همچنین بر اساس گزارش عمومی ایمنی اتحادیه جهانی راه‌آهن‌ها (UIC) در سال ۲۰۱۹ در مورد حوادث مهم سال ۲۰۱۸، تعداد حوادث مهم گزارش شده اعضا در سال ۲۰۱۸ به ۱۷۴۶ مورد رسیده در حالی که در سال ۲۰۱۳ تعداد حوادث مهم ۲۰۸۹ مورد بوده است. ضمن این که تعداد جان باختگان در سال ۲۰۱۸ با ۲ درصد افزایش نسبت به سال قبل به ۱۰۲۲ نفر رسید که از آنها ۷۰۰ نفر در برخورد خارج از گذرگاه همسطح و ۲۶۹ نفر در تقاطع همسطح و ۵۳ نفر در سایر حوادث جان باختند.

قربانعلی بیک معتقد است بیشتر این رخدادها در سه ماهه پایان سال میلادی، ساعت ۱۷ تا ۲۳ و اواخر هفته بوده است. اتحادیه برای ارزیابی کلان ایمنی شاخصی با عنوان شاخص جهانی ایمنی (GSI) تعریف کرده که با بالا بردن ضریب جان باختگان گذرگاه همسطح نسبت به افراد غیر مجاز و نیز افزایش ضریب تعداد بالا و ... به دست می‌آید و نشان از بهبود ایمنی طی سال‌های بررسی دارد. اعضای گرد آوری این آمار عبارتند از ۲۶ کشور شامل کشورهای غالباً اروپای غربی و برخی شرقی، روسیه، ترکیه و ایران.



این وجود باید با بررسی و به کارگیری روش‌های علمی و تجربه شده جهانی مانند شفاف و مستندسازی (RAIB)، تدوین استراتژی (National Railway level Crossing Safety Strategy) استرالیا و تجربیاتی چون طبقه بندی (نامه ۷۹/۱۰/۱۹)، اولویت بندی و چند مرحله‌ای کردن پروژه‌ها برای کاهش احتمال برخورد قطار با خودرو به ویژه در گذرگاه‌های مجاز و ... بیشتر اندیشه نمایم تا احتمال رخدادهای مشابه و داغدار شدن مجدد هم مردم را در آینده نزدیک کاهش دهیم.

انضباط سازمانی، ساز و کار پیشگیری از سانحه

سعید قصابیان کارشناس حمل و نقل در خصوص حوادث ریلی نقطه نظرات کارشناسی داشته‌اند که به شرح آن می‌پردازیم:

سعید قصابیان در ابتدا گفت: مجازات باید پیامد کوتاهی و تخلف از مقررات فنی و کیفیت باشد، نه پیامد سانحه.

برخی از دستورات عمل‌های فنی و مواردی که برای پیشگیری از سوانح ریلی باید کنترل شوند اعم از گریس جعبه یاتاقان، تیزی چرخ، شکستگی فنرها، سایش دهانه قلاب، وضعیت شیرهای هوای واگن‌ها، تیزی و سایش سوزن، محکم بودن پیچ پابند، محکم بودن اتصالات ریل‌ها، شکستگی ریل/ جوش درز ریل، سلامت فرمان‌ها و سوزنها و چراغ‌ها می باشد.

کارشناس حمل و نقل در ادامه بیان کرد: عدم رعایت این دستورات عمل‌ها و سستی در انجام این کنترل‌ها می‌تواند سال‌ها ادامه داشته باشد و هیچ

سانحه‌ای رخ ندهد. عدم وقوع سانحه به معنای موفقیت ساز و کار پیشگیری از سانحه در شبکه ریلی نیست. همچنین مجازات مسبب سوانح پس از رخداد آن هم اثر بخش نیست و باعث پیشگیری از تکرار حادثه نمی‌شود.

پیشگیری از بروز سانحه از طریق حذف پتانسیل‌های وقوع آن ممکن است. این که مزایا و حقوق و یا حتی پست سازمانی کسانی که کوتاهی آنها موجب سانحه شده است را سلب کنیم هیچ کمکی به پیشگیری از وقوع سانحه بعدی نمی‌کند. اگر می‌خواهیم مزایا و حقوق و پست سازمانی کسانی که کوتاهی کرده‌اند را سلب کنیم باید این کار را در هنگامی انجام بدهیم که کوتاهی رخ داده اما منجر به سانحه نشده است.

معاونان و مدیران و مسئولانی که پس از وقوع سانحه، از مرکز به محل گسیل می‌شوند و سانحه را تفسیر و تعبیر می‌کنند، بهتر است گاهی هم به صورت موردی به ایستگاه‌ها و تجهیزات سرکشی کنند و بروند بالای سر مسئول کنترل و اگر در کار او بی‌دقتی و تخلف از مقررات دیدند آن وقت هر تنبیهی خواستند بر سر او و اداره و معاون و مدیرکل در نظر بگیرند.

گاهی هم به صورت رندم طول خط را بیمایند و اگر شکستگی ریل یا فقدان پابند یا شکستگی اتصالاتی مشاهده کردند که از چشم راهبان دور مانده آن وقت هر تنبیهی خواستند برای راهبان و اداره و معاون و مدیرکل در نظر بگیرند. گاهی هم به صورت رندم در پست بازدید، واگن‌ها را بازدید کنند. اگر تیزی چرخ یا فقدان کفشک یا فنر شکسته مشاهده کردند که از چشم مامور دور

مانده آن وقت هر تنبیهی خواستند برای مامور و پست بازدید و اداره و معاون و مدیرکل در نظر بگیرند. همین طور در مورد لکوموتور، مانورچی و مامور فنی قطار و دیگر ماموران.

وجود یک سیستم نظارت بر عملکرد کارکنان و نظارت بر عملکرد سیستم‌های سازمانی از بدهیات مدیریت است. ضرورت طراحی و استقرار یک سیستم نظارت و بازرسی با تمرکز بر پیشگیری از سانحه در راستای همین نظارت بر عملکرد سیستم‌های سازمانی است. مامور فنی و اداره و معاون و مدیرکل در ناحیه اگر بدانند که زیر ذره‌بین هستند و چشم و گوش وجود دارد که آنها را رصد می‌کند و در صورت مشاهده تخلف مجازات در انتظار آنهاست، قطعاً در انجام وظیفه سهل‌انگاری نمی‌کنند و از سوی دیگر، اگر بدانند که بازخواست فقط بعد از وقوع سانحه انجام می‌شود به سمت سهل‌انگاری سوق داده می‌شوند. مجازات باید پیامد کوتاهی و تخلف از مقررات فنی و کیفیت باشد، نه پیامد سانحه.

این بازرسی همچنین می‌تواند شامل مشاهده شرایط کاری ماموران هم باشد که اگر موانعی برای انجام وظیفه صحیح مامور وجود دارد آن را هم گزارش کند. نمی‌شود از مامور انتظار داشت که بانشاط در سرکارش حاضر شود و ۶ دانگ حواسش به تردها در ایستگاه و بلاک باشد یا سرتاپای واگن را بازدید کند یا تک تک پابندها و ریل‌ها را ببیند و مانورها را به سرعت انجام بدهد و قطار را آماده کند اما لباس و کفش و دستکش و چراغ قوه و ابزار مناسب و سایه‌بان و زمان کافی برای انجام وظیفه و تعداد کافی همکار و دستورات عمل و آموزش کافی نداشته باشد. نمی‌شود مامور را بدون امنیت شغلی و امنیت جانی فرستاد زیر واگن یا به طول خط اعزام کرد. اگر از واگن یا لکوموتو سقوط کرد یا در طول خط با حیوان وحشی برخورد کرد چگونه می‌رسانندش به بیمارستان؟

اگر دنبال پیشگیری از سانحه هستیم باید هر جا پتانسیل بروز سانحه هست به شدت با آن برخورد کنیم. عکس‌العمل بعد از سانحه مانع از تکرار آن نمی‌شود. مامور باید بدانند که دائماً زیر نظر است. هم در مورد دقت در انجام وظایفش و پاسخگو بودن در مقابل سازمان. هم در مورد فراهم بودن لوازم و مقدمات انجام ماموریتش از طرف سازمان. این اسمش می‌شود انضباط سازمانی (انضباط سازمانی البته ابعاد دیگری هم دارد که به هدف اختصار، به مجال دیگری موقوف می‌کنم). سعید قصابیان در انتها تأکید کرد اگر دنبال پیشگیری از سانحه هستیم، باید برای قرار کردن انضباط سازمانی تلاش کنیم.

