

در بسیاری از بیمارستان ها ابزار و تجهیزات تشخیص ضربه مغزی یا خونریزی داخلی وجود ندارد| نه خودرو، نه راه و نه عامل انسانی ما مناسب نیست.

۱۸ درصد فوتی های تصادفات کمتر از ۱۸ سال دارند؛



سیدکمال هادیانفر، رئیس پلیس راهور فراجا در یک نشست خبری گفت:

۵۱ درصد از جانباختگان حوادث رانندگی در دم و در همان صحنه تصادفات جان خود را از دست می دهند که از این تعداد ۳۴ درصد سرنشین خودرو هستند. ۴۹ درصد نیز بعد از تصادف جان خود را از دست می دهند که در این میان ۴۳ درصد در بیمارستان و ۶ درصد در حین انتقال جان خود را از دست می دهند.

به گزارش اسپادانا خبر و به نقل از ایسنا، او ادامه داد:

متأسفانه در بسیاری از بیمارستان های ما ابزار و تجهیزات مربوط به تشخیص ضربه مغزی شدن یا خونریزی داخلی وجود ندارد. فرد به بیمارستان منتقل می شود، از او سوال می پرسند که آیا سردرد یا سرگیجه دارد یا خیر و ناگهان بعد از یک ساعت همین فرد در بیمارستان یا حتی در خانه و به دلیل خونریزی داخلی یا ضربه مغزی فوت می کند. لازم است به این موارد توجه ویژه شود و این تجهیزات و امکانات برای بیمارستان ها فراهم شود.

هادیانفر با بیان اینکه در شرایطی هستیم که باید صادقانه عمل کنیم گفت:

تصادفات تعارف بردار نیست. تصادف به عامل انسانی، خودرو و راه بازمی گردد و واقعیت این است که نه خودرو، نه راه و نه عامل انسانی ما مناسب نیست. دلیل تصادفات به قوانین باز می گردد اما قوانین ما بازدارنده نیست. وقتی در اصفهان یک خانمی فردی را در تصادف کشته و بعد می گوید دیه اش را می دهم این یعنی قوانین ما بازدارندگی کافی را ندارد که لازم است این موضوع نیز مورد توجه جدی قرار بگیرد. امروز خروجی خودروی ما مانند انتهای قیف شده است و روند اسقاط خودرو بسیار کند است و در واقع می توان گفت که اصلاً به آن توجه نمی شود. وقتی یک خودرو ۲۰ بار تصادف کرده و بعد وارد جاده می شود و باز هم تصادف می کند و این بار باعث مرگ چندین نفر می شود. ما تا کی باید تعارف کنیم و فقط از یکدیگر تشکر کنیم. ما تا کی باید بپذیریم که راه اصلی ما جدا شونده نداشته باشد و آن وقت دو پتو که در هر دو آن ها اعضای خانواده حضور دارند بیایند و در این راه شاخ به شاخ با هم برخورد کنند و منفجر شوند و کسی هم کاری از دست شان بر نمی آید و این جان های عزیز پرپر شوند. یک زمان به ما می گفتند در مصاحبه هایمان هیچ نامی از خودروها نیاورید چرا که به روند تولید آسیب می خورد. خب ما نامی نیاوردیم اما چرا همچنان این خودروها قربانی می گیرد. امروز وضعیت چه شده است؟

وی با بیان اینکه ما همچنان در محورهایمان کشته می دهیم گفت:

تصادفات نیز مانند ویروس است. چطور وقتی که کرونا وارد کشور شد تمام کشور برای مقابله با آن بسیج شدند باید در برابر ویروس تصادفات نیز همین رویکرد را داشته باشیم. اتفاقاً ویروس کرونا رفع می شود اما ویروس تصادفات رفع نمی شود و لازم است که تمام کشور و تمام دستگاه ها برای کاهش آمار آن بسیج شوند تا ما بتوانیم آمار جانباختگان و مصدومان حوادث رانندگی را کاهش دهیم.

وی با انتقاد از عملکرد وزارت بهداشت در مواجهه با تصادفات رانندگی گفت:

چرا وزارت بهداشت هیچ کاری با تصادفات ندارد؟ چرا هیچ گامی بر نمی دارد؟ با سلام و صلوات که کار پیش نمی رود. من هم می توانم بایستم و تشکر کنم و بعد از پنج سال هم یک لوح تقدیر بگیرم و بروم اما ما فردا جواب مردم را چگونه می خواهیم بدهیم؟ چه جوابی در برابر آمار فوتی ها و جانباختگان خواهیم داشت؟

هادیانفر از عملکرد دولت قبل در قبال تصادفات نیز انتقاد کرد:

دولت به استناد ماده ۱۰۸ مسئولیت داشته و نه فقط این دولت بلکه همه دولت ها مسئولیت دارند اما چرا رسیدگی نکردند؟ چرا هشت سال در دولت بودند و هیچ کاری نکردند و در یکی از کمیسیون ها حضور پیدا نکردند؟

رئیس پلیس راهور فراجا گفت:

خیلی ها مانع شدند و ما را کشیدند که حرفی نزنیم اما واقعیت این است که بعد از تصادف بهبهان دیگر آستانه تحمل ما تمام شد و تصمیم گرفتیم تا راجع به خودرو حرف بزنیم. برخی خودروسازها پیش ما می آیند و می گویند ۱۶۴ برنامه ایمنی و کیفیت داریم. من می گویم که برنامه روی کاغذ که به درد نمی خورد. در عمل چه کاری انجام داده اید؟ فقط در یک مورد ورق ماشین باید فولاد کم کربن باشد اما در خودروهای ما از حلب سه لایه استفاده می شود پس معلوم است که در این شرایط با یک تصادف ساده خودرو مجاله می شود و آتش می گیرد. آیا خودروسازان ما ایرک و تمرکز را درست کردند؟ فقط به تولید تولید فکر می کنند تا از یک میلیون به سه میلیون برسند. باید به جان مردم هم اهمیت بدهند و جان مردم برایشان مهم باشد. خودروسازان چقدر از این ۲۰۰۰ میلیارد درآمد روزانه خود را صرف ایمنی و کیفیت خودروهای خود می کنند؟ خیلی ها به من می گویند که این حرف ها را نزن اما نمی توانم در برابر جان مردم سکوت کنم. نهایتاً یک لوح هم به من می دهند و من هم می روم اما باید حرفم را بزنم و حالا صرف نظر از مسئولان این خبرنگاران و رسانه ها هستند که باید این مطالبات را پیگیری کنند.

وی با اشاره به واردات خودرو گفت:

یک زمانی شنیدیم که قصد دارند خودرویی کمتر از ۱۰ هزار دلار هندی بیاورند. خوب این چه کاری است؟ اگر قرار باشد خودرو نایمن هندی را وارد کنند همین تیا و پراید خودمان هم بود دیگر. ما موافق واردات خودرو هستیم اما می گویم واردات خودرو ایمن. در واردات باید کیفیت خودرو ارتقاء پیدا کند.

وی با اشاره به تعیین سن فرسودگی خودرو در قانون گفت:

قانون آمده و سن فرسودگی خودرو را مشخص کرده اما از آن طرف یک نفر رفته و در دیوان عدالت شکایت کرده که معاینه فنی باید معیار باشد. کدام معاینه فنی وقتی در همین اطراف تهران سیخ کباب را وارد آگروز می کنند و مثلاً با آن تست چهارگاز می گیرند من نمی توانم چشمم را روی این موارد بینم. گاهی برخی از این شرکت های معاینه فنی ما را دعوت می کنند و می گویند از ما حمایت کنید. چه حمایتی باید بکنیم وقتی در طرف دیگر جان و ایمنی مردم وسط است. خوب این ها را به خاطر پولش می گویند اما جان مردم مهمتر است.

هادیانفر با اشاره به آمار مرگ کودکان در حوادث رانندگی نیز گفت:

۱۸ درصد از فوتی های ما در تصادفات رانندگی کمتر از ۱۸ سال دارند. این ها چه گناهی کرده اند که باید آینده شان این طور تباه شود. چند وقت پیش از یک بیمارستان بازدید کردم. در آنجا فردی بود که می گفت ۲۰ سال است درگیر درمان عوارض ناشی از تصادفات است و بیش از ۲۰ عمل سنگین جراحی انجام داده است. به این ها باید توجه شود. زمانی که ما از ایمنی خودرو صحبت کردیم متأسفانه کسی سمت ما نیامد و در نهایت این مقام معظم رهبری بود که به این موضوع ورود کردند و شخصاً در چندین سخنرانی بر ضرورت ارتقاء کیفیت و ایمنی خودروها تأکید داشتند. خوب حالا دیگر حجت بر همه تمام است. خودروسازان اگر به حرف من گوش نمی دهند به حرف رهبر معظم انقلاب گوش دهند. آقای وزیر مربوطه باید از خودروسازان مطالبه کند که در راستای عمل به فرمایشات رهبری چه کرده اند. دولت خیلی مشغله و گرفتاری دارد اما واقعیت این است که موضوع ترافیک و هر آنچه که مربوط به تصادفات است مهم است به همین دلیل نیز تأکید دارم که شورای عالی باید هر سه ماه یک بار جلسه داشته باشد. امروز رفیع ۳۰۰۰ نقطه حادثه خیز در جاده ها ۵۰۰۰ میلیارد اعتبار می خواهد. سال گذشته بیش از ۶۰۰۰ میلیارد را ما به خزانه ریختیم و قانون و نحوه هزینه کرد آن نیز مشخص است. خوب پول ها کجا رفته است؟ از تمام این سال ها پول هایی که ما ریخته ایم چرا به دستگاه هایی که طبق قانون سهم شان مشخص شده تعلق نگرفته که از ۱۵ سال پیش تاکنون همچنان نقاط حادثه ساز ما همان نقاط است؟ چرا آمبولانس ها و خودروهای امداد و نجات ما مناسب شرایط جاده ای نیست؟ چرا گشت های پلیس تأمین نشده است؟ ما باید به ازای هر ۱۲۰ کیلومتر در ۲۹۰ هزار کیلومتر در راه های کشور گشت داشته باشیم.

وی با بیان اینکه کمیسیون اصل ۹۰ مجلس اخیراً به این موارد ورود کرده و قصد بررسی آن را دارد، گفت:

امیدواریم که به این موارد توجه شود. امروز در ۷۰۲ شهر ما هنوز پلیس راهور مستقر نیست و باید این موارد فراهم شود.

هادیانفر با اشاره به موضوع برگ سبز خودروها و تبدیل آن به سند رسمی خودرو گفت:

خوشبختانه درباره برگ سبز پلیس پیگیری زیادی کرد و در نهایت دولت نیز با ما همراهی کرد. حالا دیگر هیچ الزامی به ثبت سند رسمی خودرو در دفترخانه ها نیست و همین موضوع هم ۴۰ تا ۶۰ درصد هزینه های مردم را کاهش داد. از این ماجرا ریالی به پلیس راهور تعلق نمی گیرد اما قصد ما راحتی مردم بود. خوشبختانه به زودی نیز این موضوع در دستور کار مجلس قرار می گیرد و ان شاء الله تبدیل به قانون می شود و دیگر هیچ اما و آگری در این طرح باقی نمی ماند. ما در مورد توقیف موتورسیکلت ها نیز روش را تغییر دادیم. موتورسیکلت برای برخی از مردم وسیله زندگی و امرار معاش است. البته که ما به اجرای قانون مکلف هستیم اما اجرای قانون به طرفیت مردم است و ما وظیفه خود می دانیم که حال مردم را خوب کنیم. باید برویم به سمت اصلاح قوانین، افزایش ایمنی خودرو، ارتقای ایمنی جاده ها. این موضوع با همراهی و همکاری خبرنگاران و اصحاب رسانه شدنی است. ما برنامه داریم که در برنامه هفتم توسعه که این روزها در حال نگارش است آمار جانباختگان حوادث رانندگی ما طی یک برنامه پنج ساله به زیر ۸۰۰۰ نفر برسد. همچنین باید ۳۰۰ هزار مورد فوتی به ۱۵۰ هزار نفر کاهش پیدا کند. این موارد شدنی است به شرط آنکه تمام دستگاه ها به وظایف خود عمل کنند و پای کار بیایند.

برچسب ها: [حوادث](#) [1]

[صنعت خودرو](#) [2]

[نیروی انتظامی](#) [3]