

# نگاهی به گزارش کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی در رابطه با سانحه قطار تبریز - مشهد سه سال پس از وقوع آن

## ۱- مقدمه

گزارش کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی<sup>۱</sup> در رابطه با سانحه ی قطار تبریز - مشهد بعد از سه سال منتشر شد<sup>۲</sup>. تاخیری که به هیچ روی موجه نیست. گزارشی که پس از سه سال ارائه شود همان اثر را نمیبخشد که اگر پس از شش ماه ارائه میشد. گزارشی که بر مسئولیت ذینفعان مختلف این سانحه تاکید کرده است. گزارشی ست متمرکز بر معرفی مقصران. تقریباً هیچ یک از عوامل نتوانسته اند از تیغ این گزارش در امان بمانند. همه ی مقامات وقت شامل وزیر راه و شهرسازی، رئیس سازمان برنامه، وزیر امور اقتصادی و دارایی، مدیرعامل و اعضای هیئت مدیره و معاونت های شرکت راه آهن، اعضای کمیسیون های عالی ایمنی و کمیسیون محلی ایمنی شرکت راه آهن و هیئت مدیره شرکت های رجا، مهران، سبا ریل و عوامل کنترل ترافیک و لکوموتیورانان و رؤسای قطارهای سانحه دیده دارای مسئولیت های مستقیم و غیرمستقیم شناخته شده اند.

معرفی مقصران و کیفر آنان گرچه لازم است اما ثمری برای زندگی های از دست رفته در این سانحه ندارد. شناسایی و معرفی مقصران هیچ تضمینی برای جلوگیری از تکرار این سوانح نیست. آورده ای که میشود از درگذشت سانحه دیدگان برای جامعه فراهم کرد حاصل تحلیل سانحه و طراحی و اجرا و نظارت بر اقداماتی برای تغییر رفتارها و جلوگیری از تکرار این سوانح است. تاکید بر نگاه پیش گیرانه است.

## ۲- شرح سانحه به نقل از گزارش کمیسیون

در تاریخ ۵/۹/۱۳۹۵ قطار مسافری شماره ۴۸۰ تبریز - مشهد با لکوموتیو شماره ۱۶۲۲ به علت نقص فنی در سیستم ترمز، در کیلومتر ۲۹۱ بلاک گرداب - هفتخوان متوقف و لکوموتیوران به مرکز CTC مستقر در شاهرود تلفنگرام و بروز نقص فنی سیستم ترمز و توقف قطار در بلاک را اعلام می نماید. قطار شماره ۳۲۴ سمنان - مشهد با لکوموتیو شماره ۱۵۵۷ نیز به دلیل اشغال بلاک و پشت سر آن، قطار شماره ۴۸۸ تبریز - مشهد (با نام مشابه قطار دارای نقص فنی) از طریق سیستم ATC متوقف شده بودند. لکوموتیوران سمنان - مشهد با مجوز CTC شاهرود که از طریق بی سیم و با تلفنگرام شماره ۷۷۶۱ توسط کاردان مرکز کنترل CTC صادر شده، سیستم ATC را خاموش و به سمت هفتخوان حرکت و ساعت ۷:۲۲ با قطار شماره ۴۸۰ تبریز - مشهد برخورد نموده و حادثه غم انگیز رخ می دهد.

## ۳- بررسی گزارش

در زیر باستناد متن این گزارش و با ذکر بند های آن، برخی از کاستی ها و اشتباهاتی که به سانحه منجر شده زیر ذره بین میروند و اقداماتی که می شود/ میشود انجام داد تا تکرار نشوند یاد آوری میشوند.

الف) بند ۲ بخش الف (مجلس شورای اسلامی): مجلس شورای اسلامی با تصویب ماده ۷۰ قانون الحاق برخی مواد به قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت (۲) وزارت نفت (شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده های نفتی ایران) را مکلف نموده که ۲۰ درصد قیمت نفت گاز (گازوئیل) به استثنای مصارف بخش کشاورزی را به عنوان عوارض، دریافت و به حساب خاصی نزد خزانه داری کل کشور واریز نماید تا پس از مبادله موافقتنامه بین وزارت راه و شهرسازی و سازمان برنامه و بودجه کشور، صرف بهسازی خطوط و ناوگان شبکه حمل و نقل ریلی و نگهداری راه ها شود. عدم اجرای این حکم قانونی

منجر به قرائت گزارش کمیسیون عمران در صحن علنی مجلس و ارجاع موضوع توسط هیئت رئیسه مجلس شورای اسلامی به رئیس دیوان محاسبات کشور جهت رسیدگی خارج از نوبت به تخلفات، در مهلت پنج ماهه گردید اما دیوان محاسبات کشور با گذشت ۲۱ ماه از مهلت تعیین شده، هنوز نتیجه اقدام نهایی را اعلام نکرده است.

سوال: چه طرحی داریم برای اینکه وزارت خانه ها از انجام وظائف قانونی شان سر باز نزنند و چگونه آنرا اجرا و چگونه نظارت خواهیم کرد که من بعد وزرا به وظائف قانونی شان تمکین کنند؟ در این سه سالی که از سانحه گذشته وزارت نفت نه تنها تغییری در رویه خود نداده است بلکه بر امتناع خود مصر است. علاوه بر ماده ۷۰، پس از سالها که از تصویب بند "ق" تبصره ۲ طرح توسعه حمل و نقل در بودجه شرکت راه آهن ۲ میگذرد، چه میزان از محل صرفه جویی سوخت به حمل و نقل ریلی اختصاص پیدا کرده است؟ آیا با این شیوه عمل به وظائف سازمانی و ممانعت از تزریق اعتبار به بخش ریلی نباید منتظر سانحه مشابه بعدی باشیم؟

ب) بند ۲ بخش ب (قوه قضائیه): سازمان بازرسی کل کشور قبل از بروز سانحه سمنان از وجود بعضی زمینه‌های سانحه آفرین، تصمیمات و اقدامات مغایر با قانون در رابطه با ایمنی حمل و نقل ریلی مطلع بوده ولی در حد تذکر اکتفا نموده و اقدام مؤثری مانند معرفی مغایرت‌های مقررات سیر و حرکت به دیوان عدالت اداری و یا پیگیری اقدام مراجع اداری رسیدگی‌کننده به تخلفات اعلام، ننموده است.

سوال: چه طرحی داریم و چگونه آنرا اجرا و چگونه نظارت خواهیم کرد که سازمان های مسئول به تذکر زمینه های سانحه آفرین اکتفا نکنند و پیگیر معرفی مغایرت‌های مقررات باشند؟ و پیگیریشان موثر باشد. در این سه سالی که از سانحه گذشته چه تغییری در شیوه پیگیری رخ داده است؟ آیا با این روال، نباید منتظر سانحه مشابه بعدی باشیم؟

پ) بند ۱ ذیل بند ۴ بخش ب: در حالی که برای کارکنان محلی شرکت راه آهن با نظریه مرجع وابسته به وزارت راه و شهرسازی، قرار اتهام صادر شده ولی در خصوص رده‌های مدیریتی و ستادی این شرکت، علی‌رغم توجه اتهام توسط سازمان بازرسی کل کشور، تاکنون تفهیم اتهام نشده و پرونده به مدت دو سال در مرحله تحقیقات قضایی مفتوح مانده و هدف فصل خصومت معطل مانده است.

سوال: چگونه است که در صدور قرار اتهام بین کارکنان محلی شرکت راه آهن و رده‌های مدیریتی و ستادی این شرکت تفاوت می‌گذاریم؟ آیا این شیوه سازنده است؟ چگونه است که در فهرست کردن نام مقصران از بالای هرم شروع می‌کنیم و از وزیر و رئیس سازمان برنامه و مدیر عامل راه آهن و اعضای هیئت مدیره و معاونت‌های شرکت راه آهن و اعضای کمیسیون‌های عالی ایمنی و هیئت مدیره شرکت‌های رجاء و مهاران و سبا ریل فقط نام می‌بریم اما برای صدور قرار اتهام از رده پایین شروع می‌کنیم و در همان رده های پایین هم متوقف می‌شویم؟ در این سه سالی که از سانحه گذشته چه تغییری در شیوه قضایی رخ داده است؟ آیا در سانحه مشابه بعدی همین شیوه را تکرار خواهیم کرد؟

ت) بند ۱ بخش ج (قوه مجریه و بخش خصوصی وابسته): از نظر سازمان بازرسی کل کشور، اعضای مجمع عمومی شرکت راه آهن به دلیل عدم رعایت موازین قانونی و تخصصی در احراز شرایط قانونی و صلاحیت‌های فردی و حرفه‌ای اعضای هیئت مدیره این شرکت، دارای مسئولیت می‌باشند. لازم به ذکر است کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی دو سال قبل از بروز سانحه، عدم رعایت ضوابط قانونی در انتخاب اعضا و ترکیب هیئت مدیره را به رئیس مجمع عمومی راه آهن (وزیر راه و شهرسازی) اعلام کتبی نموده بود.

سوال: چه طرحی داریم و چگونه آنرا اجرا و چگونه نظارت خواهیم کرد که من بعد، اعضای مجمع عمومی شرکت راه آهن، موازین قانونی و تخصصی در احراز شرایط قانونی و صلاحیت‌های فردی و حرفه‌ای اعضای هیئت مدیره این شرکت راه آهن را رعایت کنند؟ و تذکرات کمیسیون عمران مجلس را پشت گوش نیندازند. در این سه سالی که از سانحه گذشته چه تغییری در رفتار مجمع عمومی رخ داده؟

چه تغییری در ترکیب و صلاحیت های هیئت مدیره رخ داده ؟ آیا تا سانحه مشابه بعدی ، نقض قانون ادامه خواهد داشت؟

ث) بند ۲ بخش ج: معاونت ناوگان شرکت راه آهن به موجب ماده (۴) قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی، مسئولیت تدوین مقررات لازم و نظارت بر نحوه به کارگیری واگن های فرسوده بازسازی شده را به عهده دارد در حالی که وجود تضاد، دوگانگی و عدم کفایت مقررات تأمین ایمنی، عدم رعایت استانداردهای لازم و فقدان تجهیزات ایمنی لازم در بازسازی واگن های فرسوده از جمله عوامل مؤثر در تشدید خسارات این سانحه شناخته شده است.

سوال : علت سانحه چقدر به فرسوده بودن واگن ها ربط داشته است؟ قطعا این ارتباط از نوع فرعی ست نه مستقیم. به فرض اهمیت نقش عمر واگن در سانحه مورد بحث، چه طرحی داریم و چگونه آنرا اجرا و چگونه نظارت خواهیم کرد که من بعد واگن فرسوده و سانحه را در شبکه سیر نکند؟ آیا کمیسیون عمران مجلس از اقدامات راه آهن و دیگر شرکت های ریلی در تعیین تکلیف واگن های فرسوده مطلع است؟ آیا این کمیسیون متوجه محدودیت های مالی و بین المللی برای جایگزین کردن واگن نو هست؟ مجلس چه همکاری با بخش حمل و نقل ریلی برای خارج از رده کردن واگن های فرسوده - بدون آسیب رسیدن به ظرفیت حمل مسافر - انجام داده است؟ آیا در سانحه مشابه بعدی سر نخ واگن فرسوده مشاهده خواهد شد و نقشش پر رنگ تر خواهد بود؟

ج) بند ۳ بخش ج: معاونت فنی و زیربنایی وقت شرکت راه آهن که مسئول اجرای پروژه های ATC و CTC بوده، بدون توجه به عدم وجود مقررات لازم و کافی برای فرآیند صدور مجوز خاموش این سامانه (که موجب بی تفاوتی مسئولین قطارها و عوامل کنترل ترافیک و ایمنی تردد به سامانه مذکور شده و این موضوع از نارسایی های فنی منجر به بروز سانحه شناخته شده است) پروژه را اجرایی و راه اندازی نموده است.

سوال : چه طرحی داریم و چگونه آنرا اجرا و چگونه نظارت خواهیم کرد برای جبران خلاء مقررات؟ خلاء مقرراتی که اینبار به این سانحه منجر شد و معلوم نیست نوبت بعد به چه سانحه ای منجر شود؟ در این سه سالی که از سانحه گذشته کدام خلاء قانونی را پوشش داده ایم؟ چه کرده ایم که من بعد بدون وجود مقررات لازم و کافی پروژه ای اجرایی و راه اندازی نشود؟ آیا تا سانحه مشابه بعدی همین نقص مقررات تداوم خواهد داشت؟

مطابق گزارشات منتشر شده در آذر ماه ۹۵، وجود خطاهای مکرر در سیستم ATC و CTC محرز است. چنانکه سیستم ATC به دفعات زیاد از سرویس خارج شده و قطارها به روش سنتی هدایت شده اند. این سیستم در کمتر از یکسال که از بهره برداری از آن میگذشت حدود ۴۰۰۰ مورد خرابی داشته است. این عدد با گزارش اداره کل ایمنی راه آهن همخوانی دارد. بدیهی است که اگر دزد گیر خودرو شما در روز ده بار خطا بدهد به آن بی اعتماد میشوید. در این صورت بدیهی ست که به هشدارهای آن توجه نکنید. اگر این اتفاق برای مامورین کنترل با ATC رخ داده باشد میتوان انتظار داشت که آنها با پیش فرض خرابی مکرر، بصورت فردی اجتهاد کرده و به سراغ سیستم دستی رفته باشند.

چ) بند ۴ بخش ج: ضعف در تجزیه و تحلیل سوانح و احصای نواقص و معایب زیرساخت و مقررات در حال استفاده از جمله تضاد و کمبود در مقررات سیر و حرکت می تواند از جمله مسائل مسئولیت آفرین برای اعضای این کمیسیون قلمداد گردد.

سوال : کمیسیون عمران به چه استنادی در تجزیه و تحلیل سوانح ضعف مشاهده کرده است؟ از کجا به کمبود در مقررات سیر و حرکت پی برده است؟ آیا اعضای این کمیسیون متخصص سیر و حرکت هستند ؟ صلاحیت تجزیه و تحلیل سوانح را دارند؟ چه کسی به این کمیسیون مشاوره داده است که چنین نقائصی وجود دارند؟

ح) بند ۴ بخش ج: اعضای کمیسیون سوانح در زمان عضویت در کمیسیون عالی سوانح نباید مسئولیتی در راه آهن داشته باشند، در حالی که رئیس این کمیسیون همزمان دارای سمت های عضویت در هیات مدیره (جایگاه تصمیم گیری و نظارت) و معاونت بهره برداری و سیر حرکت (مقام عملیاتی اجرایی) و همچنین دبیر این کمیسیون در منصب مدیرکل سیر و حرکت و رئیس کمیسیون تحویل گیری سامانه های کنترل ترافیک بوده اند لذا بی طرفی این کمیسیون عالی دارای شبهه شده

سوال: به فرض صحت و قانونی بودن این منع، چه طرحی داریم و چگونه آنرا اجرا و چگونه نظارت خواهیم کرد برای جلوگیری از چند شغله بودن رئیس و اعضای کمیسیون عالی سوانح راه آهن؟ در این سه سالی که از سانحه گذشته چه اقدامی برای رعایت بی طرفی اعضای کمیسیون مذکور انجام داده ایم؟ کدام قانون / مقررات را اصلاح کرده ایم؟ آیا تا سانحه مشابه بعدی وضعیت شغلی رئیس و اعضای کمیسیون عالی سوانح راه آهن همین خواهد بود که الان هست؟

خ) بند ۵ بخش ج: با توجه به بند ج ماده ۳ آیین نامه اجرایی موضوع کمیسیون های جلوگیری از سوانح راه آهن، کمیسیون سانحه ناحیه راه آهن شمال شرق به ریاست مدیرکل راه آهن شمال شرق بایستی ضمن بازدید ماهانه از خطوط، تاسیسات، تجهیزات و عملیات در این محور از رفع نواقص مطمئن شود لذا عدم نظارت بر عملیات و اشتباهات منجر به سانحه متوجه این مسئول نیز می باشد.

سوال: چگونه بر کمیسیون محرز شده که مدیرکل راه آهن شمال شرق در بازدید ماهانه از خطوط، تاسیسات، تجهیزات و عملیات و اطمینان از رفع نواقص و نظارت بر عملیات و اشتباهات قصور داشته؟ در حالیکه همه ی دست اندکاران راه آهن و معاونت فنی و زیر بنایی و معاونت بهره برداری و شرکت مهران، از نقص سیستم ATC و CTC مطلع بوده اند و نقص به آنها گزارش شده است.

د) بند ۶-۱ بخش ج: کنترلر از حیث اتخاذ تصمیم منجر به سانحه، به دلیل عدم رعایت مقررات سیر و حرکت، پذیرش مسئولیت خارج از حیطه اختیارات، به کارگیری نیروی کمکی فاقد جایگاه سازمانی و اخذ اطلاعات سیر و حرکت از اشخاص فاقد شرایط، به همراه نیروی کمکی مذکور به دلیل پذیرش مسئولیت خارج از اختیارات و اقدام مغایر مقررات سیر و حرکت مسئولیت دارند.

سوال: چه طرحی داریم و چگونه آنرا اجرا و چگونه نظارت خواهیم کرد که زین پس ماموری خارج از حیطه ی اختیاراتش مسئولیت نپذیرد؟ چه طرحی داریم که زین پس از نیروهای فاقد جایگاه سازمانی استفاده نشود؟ چه طرحی داریم که زین پس اطلاعات از اشخاص فاقد شرایط اخذ نشود؟ در این سه سالی که از سانحه گذشته چه اقدامی برای استقرار و تحکیم انضباط سازمانی در راه آهن انجام داده ایم؟ چه اقدامی برای جبران کمبود نیروی انسانی ماهر در نواحی راه آهن انجام شده؟ چه اقدامی برای توجیه و باز آموزی وظائف مامورین انجام شده؟ آیا تا سانحه مشابه بعدی همین اختلاط مسئولیت و اختیار ادامه خواهد داشت؟

ذ) بند ۶-۲ بخش ج: کاردان و کارشناس CTC به دلیل واگذاری وظایف، مغایر با مقررات سیر و حرکت و همچنین پذیرش مسئولیت خارج از اختیار در بروز سانحه دخیل و دارای مسئولیت می باشند. توضیح اینکه در اقدامی خلاف قانون، سوزن بان ایستگاه شاهرود که نیروی پیمانکار بخش خصوصی بوده و به عنوان نیروی کمکی در زمینه پاسخگویی به تلفن و اخذ آمار قطارها در بخش کنترل به کارگیری شده بود، در صدور مجوز سیر قطار سمنان دخالت نموده و نهایتاً این مجوز اشتباه، منجر به سانحه می شود. کاردان کنترل ترافیک که مسئولیت تنظیم مسیر را دارد و از نظر قانونی حق ارتباط با قطارهای مسیر را ندارد، به علت مشغله کارشناس ترافیک ناشی از درگیر شدن با قطارهای مسیر را ندارد، اختیار ارتباط با قطارها را بر خلاف قانون به کاردان خود واگذار می نماید. کاردان به علت عدم اعتماد به سیستم، ناشی از خرابی های مکرر قبلی، طبق روال معمول سیر قطار در محور تهران-مشهد و طی مشورت با نخبان فیزیکی ایستگاه که از هر حیث فاقد صلاحیت است اقدام به صدور مجوز سیر قطار سمنان-مشهد می نماید.

سوال: چه طرحی داریم و چگونه آنرا اجرا و چگونه نظارت خواهیم کرد که زین پس سوزنیان ایستگاه به عنوان نیروی کمکی در زمینه پاسخگویی به تلفن و اخذ آمار قطارها در بخش کنترل به کارگرفته نشود؟ چه طرحی داریم که زین پس کاردان کنترل ترافیک با قطارهای مسیر ارتباط برقرار نکند؟ چه طرحی داریم که زین پس کاردان طی مشورت با نگهبان فیزیکی ایستگاه اقدام به صدور مجوز سیر قطار نکند؟ در این سه سالی که از سانحه گذشته چه اقدامی برای استقرار و تحکیم انضباط سازمانی انجام داده ایم؟ چه اقدامی برای جبران کمبود نیروی انسانی ماهر در نواحی راه آهن انجام شده؟ چه اقدامی برای توجیه و باز آموزی وظائف مامورین انجام شده؟ آیا تا سانحه مشابه بعدی همین اختلاط مسئولیت و اختیار ادامه خواهد داشت؟

ر) بند ۶-۳- بخش ج: سازمان بازرسی کل کشور، لکوموتیوران قطار تبریز-مشهد را (به دلیل تصمیم سازی نادرست برای رئیس قطار، ناشی از عدم شناخت کافی از مشخصات فنی قطار، نقص و علت نقص فنی قطار) و رئیس قطار سانحه دیده تبریز - مشهد (به دلیل عدم رعایت مقررات سیر و حرکت در اطلاع رسانی مناسب به ایستگاه های طرفین و تقاضای لکوموتیو امداد و عدم تماس با مرکز CTC) و همچنین لکوموتیوران قطار سمنان-مشهد (به دلیل حرکت دادن قطار بدون فرمان رئیس قطار و صرفاً با دریافت تلفنگرام کاردان CTC که برخلاف مقررات سیر و حرکت می باشد) و رئیس قطار سمنان-مشهد را (به دلیل عدم نظارت بر عملکرد لکوموتیوران و عدم انجام وظایف ارتباط قطار با مرکز CTC و اجرای دستور حرکت، مغایر با مقررات سیر و حرکت) دارای مسئولیت دانسته است.

سوال: چه طرحی داریم و چگونه آنرا اجرا و چگونه نظارت خواهیم کرد که زین پس لکوموتیوران ها از مشخصات فنی قطار، نقص و علت نقص فنی قطار شناخت کافی داشته باشند؟ چه طرحی داریم و چگونه آنرا اجرا و چگونه نظارت خواهیم کرد که زین پس لکوموتیوران بدون فرمان رئیس قطار و صرفاً با دریافت تلفنگرام کاردان CTC قطار را حرکت ندهد؟ در این سه سالی که از سانحه گذشته چه اقدامی برای استقرار و تحکیم انضباط سازمانی انجام داده ایم؟ چه اقدامی برای جبران کمبود نیروی انسانی ماهر در نواحی راه آهن انجام شده؟ چه اقدامی برای توجیه و باز آموزی وظائف مامورین انجام شده؟ آیا تا سانحه مشابه بعدی همین اختلاط مسئولیت و اختیار ادامه خواهد داشت؟

ز) بند ۸ بخش ج: شرکت مهندسی مهران . . . مسئولیت . . . در تولیدات، خدمات و عملکرد خود را به عهده دارد. گرچه ضعف مقررات در نحوه صدور مجوز خاموش نمودن سیستم ATC محرز می باشد، اما طبق بررسی های انجام گرفته، خطاهای منجر به تصمیم خاموش نمودن این سیستم موجب بی اعتمادی کاربران و متصدیان کنترل ترافیک به این سامانه شده بود.

نکته بسیار مهمی که در این گزارش به آن اشاره شده خاموش کردن سامانه به دفعات مکرر است که منجر به بی تفاوتی مسئولین قطارها و عوامل کنترل ترافیک و ایمنی تردد به سامانه مذکور شده است. شرکت مهران در آذر ماه ۹۵ در یک اطلاعیه تلاش کرد به شبهات علیه خود پاسخ بدهد. مهران در این اطلاعیه به خرابی تجهیزات اذعان کرد و اعلام کرده که آمار واقعی خرابی ها نه ۴ هزار مورد بلکه حدود ۲۰۰ مورد می باشد. آیا تعداد ۲۰۰ خرابی در مدت شش ماه، با توجه به الزام SIL4 برای قابلیت اطمینان، پذیرفته است؟ آیا با این تعداد خرابی، Availability سیستم قابل قبول است؟ آیا میتوان به Safety سیستمی که در طول شش ماه ۲۰۰ خرابی داشته نمره قبولی داد؟ آیا محاسبات RAMS این سیستم انجام شده؟ آیا این محاسبات در دسترس هستند؟

بزرگترین کوتاهی، عدم توجه به نقائص سیستم و تداوم بهره برداری از آن با علم به نقص است. چه طرحی داریم و چگونه آنرا اجرا و چگونه نظارت خواهیم کرد که من بعد قبل از اینکه سیستم هایی را در حمل و نقل ریلی نصب و بهره برداری کنیم کاملاً تست و رفع عیب شده باشند و تشخیص عیب سیستم را به بعد از نصب و بهره برداری از آن موکول نکنیم. تست کردن یک سیستم تازه وارد در شرایط واقعی نقض آشکار اصول ایمنی است. آیا در این سه سالی که از سانحه گذشته، دیگر سامانه های نصب

شده در حمل و نقل ریلی را کنترل کرده ایم که مبادا با نقص کار کنند و اپراتور بدلیل تکرار خرابی از خیر آن گذشته و آن را غیر فعال کند؟ این واریسی هزینه زیادی دارد؟

ژ) بند ۹ بخش ج: شرکت حمل و نقل ریلی رجا، مالک واگن های قطار تبریز مشهد به دلیل استفاده از واگن های فرسوده بدون پیش بینی تجهیزات مناسب برای اطفای حریق و خروج اضطراری مسافران و شرکت ریل ترابر سبا مالک واگن های قطار سمنان مشهد به دلیل عدم تامین شرایط ایمنی و اقدام موثر برای حفاظت واگن ها در مقابل آتش سوزی، دارای مسئولیت می باشند.

سوال: چه طرحی داریم و چگونه آنرا اجرا و چگونه نظارت خواهیم کرد که زین پس تجهیزات مناسب برای اطفای حریق و تجهیزات ایمنی در واگنها پیش بینی شود؟ در این سه سالی که از سانحه گذشته چه اقدامی برای استقرار تجهیزات ایمنی در واگنها انجام داده ایم؟ آیا چکش مخصوص برای شکستن شیشه در همه ی واگنها نصب هستند؟ آیا تا سانحه مشابه بعدی تجهیزات واگنها همینی خواهند بود که الان هست؟

منظور از تجهیزات خروج اضطراری مسافران در واگنها چیست؟ مگر خروج در حالت اضطراری و غیر اضطراری جز از طریق درب واگن و استفاده از چکش مخصوص برای شکستن شیشه میسر است؟ مگر طراحی واگنهای ناوگان ایران با واگنهای بکار گرفته شده در دیگر راه آهنها تفاوت دارند؟

فیلمی که بلافاصله پس از سانحه برداشته شده، آتش سوزی در یک واگن از قطار را نشان میدهد حال آنکه در لکوموتیو و دیگر واگنهای مجاور آتش مشاهده نمیشود. آثار آتش سوزی در لاشه لکوموتیو ۱۵۵۷ ( که با انتهای قطار جلو برخورد کرده است) نیز دیده نمیشود. از شواهد بر می آید که آتش از لکوموتیو شروع نشده است. از آنجا که آتش به یک واگن محدود است میتوان نتیجه گرفت که آتش از داخل واگن و پس از برخورد شروع شده است. باید دید عامل آتش گیر در داخل واگن چه بوده است؟ بعد از سه سال هنوز منشاء آتش سوزی معرفی نشده است و گزارش حاضر هم به این سوال پاسخ نداده است. شاید اگر پاسخ این سوال روشن بود راه کار های ایمنی مناسبی از آن استخراج میشد. مثلاً اگر معلوم میشد منشاء آتش سوزی انفجار کپسول گاز بوده است، میشد در مورد حضور کپسول گاز در واگنهای مسافری تصمیمات جدی اتخاذ کرد.

#### ۴- اهمیت مستند سازی سوانح

فیلم اشاره شده اهمیت حضور سریع در محل حادثه و جمع آوری شواهد و مستند سازی سریع را در سوانح ریلی نشان میدهد. اگر میخواستیم از شیوه تحلیل سوانح ریلی ایراد بگیریم بهتر است بر کمبود اسباب مستند سازی تکیه کنیم. همانطور که در بند ۴-۱- بخش پیشنهادات گزارش کمیسیون عمران، از دولت میخواستیم که حداقل ده دستگاه قطار نجات و یک فروند بالگرد در اختیار وزارت راه و شهرسازی قرار دهد، باید تشکیل تیم های آماده و تجهیزاتی را هم پیشنهاد کنیم تا تحلیل گران و مستند سازان را همزمان با نیروهای امدادی به محل سانحه ببرند تا آنان بتوانند جمع آوری شواهد و مستند سازی را قبل از از بین رفتن آنها انجام دهند. کادر و زاویه ای که یک کارشناس خبره برای عکاسی و فیلم برداری انتخاب میکند با آنچه یک فرد معمولی انتخاب میکند تفاوت زیادی دارد. اشیاء و بازمانده هایی که یک کارشناس خبره از محل سانحه جمع آوری میکند با آنچه یک فرد معمولی جمع آوری میکند تفاوت زیادی دارد. اهمیت مستند سازی باندازه اهمیت نجات جان قربانیان سوانح احتمالی بعدی است.

#### ۵- جمع بندی و نتیجه گیری

گزارش کمیسیون عمران مجلس در رابطه با سانحه ی قطار تبریز - مشهد بعد از سه سال منتشر شد. گزارشی ست بسیار دیر و متمرکز بر تشخیص و معرفی مقصران. شناسایی و معرفی مقصران لازم است اما هیچ تضمینی برای جلوگیری از تکرار این سوانح ایجاد نمیکند. آورده ای که میتواند از درگذشت

سانحه دیدگان برای جامعه فراهم شود حاصل تحلیل سانحه و طراحی و اجرا و نظارت بر اقداماتی برای جلوگیری از تکرار آنهاست. تاکید بر نگاه پیش گیرانه است. در اینجا باستناد گزارش مجلس، برخی از کاستی ها و اشتباهاتی که به سانحه منجر شده زیر ذره بین رفتند و اقداماتی که میشد/ میشود برای تغییر رفتار ها و جلوگیری از تکرار انجام داد، یاد آوری شده اند. ابزار تحلیل سانحه، مستندات معتبر از صحنه سانحه است. به همین دلیل بر اهمیت حضور سریع خبرگان در محل سانحه و جمع آوری شواهد تاکید شده است. اهمیت مستند سازی باندازه اهمیت نجات جان قربانیان سوانح احتمالی بعدی است.

پایان  
سعید قصابیان  
آذرماه ۹۸

## مراجع و زیر نویس ها

۱ از این پس در این متن " مجلس "  
۲ منبع: تین نیوز/عنوان خبر: " عباس آخوندی مقصر حادثه قطار تبریز-مشهد شناخته شد " / ۱۳۹۸/۰۹/۰۶ / کد خبر: ۲۰۰۶۸۱  
۳ منبع: تین نیوز/ عنوان خبر: " تصویب اجرای بند " ق " تبصره ۲ طرح توسعه حمل و نقل در بودجه شرکت راه آهن + جدول / ۱۳۹۳/۱۲/۲۷ / کد خبر: ۴۶۸۰۴  
شورای اقتصاد اجرای طرح توسعه حمل و نقل بار و مسافر توسط راه آهن را به استناد جزء (۱) بند "ق" تبصره (۲) بودجه سال ۱۳۹۳ کل کشور تصویب کرد.

طبق بخشنامه ای که در تاریخ ۱۷/۱۲/۹۳ به امضای محمدباقر نوبخت معاون رئیس جمهور و رئیس سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور رسیده و به وزارت نفت ابلاغ گردیده، توجیه فنی و اقتصادی و زیست محیطی و همچنین سقف تعهدات دولت، زمانبندی اجرا و بازپرداخت انجام سرمایه گذاری برای اجرای طرح توسعه حمل و نقل بار و مسافر توسط راه آهن در سقف بالغ بر ۷/۵ میلیارد دلار در ۸ بند تصویب شده است.

بر اساس این ابلاغیه طی سال های ۱۳۹۴ تا ۱۴۰۲ مبلغ ۷/۵ میلیارد دلار یا معادل ریالی آن (بر اساس فروش نفت خام به قیمت ۶۰ دلار) سقف تعهدات دولت، از محل منابع ناشی از صادرات سوخت صرفه جویی شده در حمل و نقل بار و مسافر، در وجه سرمایه گذاران طرف قرارداد راه آهن واریز می شود که با تایید شرکت راه آهن و وزارت نفت بر اساس روال تنظیم شده در دوره های سه ماهه پرداخت خواهد شد.

گفتنی است مبالغ مذکور در این مصوبه، مبالغ ناشی از صرفه جویی حاصل از سوخت به ازاء هر تن-کیلومتر ۱/۳ سنت (معادل ۳۵ سی سی نفت گاز) و به ازاء حمل هر نفر-کیلومتر ۰/۷۳ سنت (معادل پارانه ۲۰ سی سی نفت گاز) نسبت به مازاد عملکرد سال مینا (۱۳۹۲) و (با رعایت رشد سالانه مازاد بر سه درصد جابجایی کالا و مسافر) برای پروژه های سرمایه گذاری جدید بخش غیر دولتی که به بهره برداری می رسند، تعلق می گیرد.