

الهام علمشاهی

روزنامه نگار



بر اساس مطالعات انجام شده در دانشگاه علوم پزشکی کشور میزان آمارگی مردم در برابر زلزله در سال ۲۰۱۱، هشت و نیم درصد بوده است و این میزان در سال ۲۰۱۴ یعنی سه سال بعد با همه اقداماتی که انجام شده به ۹ و سه دهم درصد رسیده است؛ یعنی فقط چند دهم درصد. در حقیقت بعد از سه سال فعالیت این میزان آمارگی، رشد چندانی نداشته و با وجود اقدامات همه دستگاه‌های مربوطه زیر ۱۰ درصد است. با این وضع ده‌ها سال دیگر طول خواهد کشید تا میزان آمارگی مردم به وضع مطلوب برسد. تنها راه افزایش این میزان بر گزاری پوشش‌های مردمی و استفاده از تمام توان دستگاه‌ها و ظرفیت‌های موجود است. برای این منظور نیازمند یک trigger point هستیم که قاعدتا این امر وظیفه سازمان مدیریت بحران کشور است، اگر اراده این کار را داشته باشند. این عبارت را دکتر عباس استاد تقی‌زاده، کارشناس ارشد بحران مشاور رئیس سازمان مدیریت بحران تهران و کارشناس بحران در گفت‌وگو با «شهروند» بیان کرد که شرح کامل این‌گفت‌وگو را در ادامه می‌خوانید.

● در این تحقیق چه نکاتی مدنظر قرار گرفته و خانوارها بر چه اساسی بیمایش شده‌اند؟

دانشگاه علوم پزشکی کشور در مطالعاتی که انجام داده، میزان دانش مردم را نسبت به بلایا و زلزله سنجیده، همچنین بررسی کرده است که آیا مردم تجربه‌ای در زمینه بلایا داشته‌اند یا خیر؟ اقدامات سازه‌ای در داخل منزل خود انجام داده‌اند یا نه؟ آیا آمارگی روانی برای مقابله با بلایا دارند یا خیر؟ لوازم اولیه امداد و نجات نظیر کیف کمک‌های اولیه را در منزل خود دارند یا خیر؟ آیا مهارت‌های امداد و نجات را فرا گرفته‌اند یا نه؟ بر اساس این مطالعه، این موارد در شهروندان کل کشور هر چند سال یکبار مورد

بررسی قرار گرفته و میزان آمارگی مردم سنجیده شده است که در همه جای دنیا این مطالعات صورت می‌گیرد.

● «میزان آمارگی مردم ایران زیر ۱۰ درصد است» حد نصاب نرم‌ال تا میزان آمارگی مطلوب چقدر است؟

با توجه به شرایط و میزان خطر پذیری کشور و جامعه ما می‌توان میزان آمارگی ۷۰ یا ۸۰ درصد را ایده‌آل دانست، به این معنی که ماهنوز تا وضع مطلوب فاصله بسیار زیادی داریم، اگر بخواهیم با این شیب حرکت کنیم و رشد حداکثری یک‌درصد در هر سال را در نظر بگیریم، چیزی حدود ۷۰-۶۰ سال تا میزان

آمارگی مطلوب فاصله داریم. ● آیا طبیعت به ما این فرصت را می‌دهد تا به میزان مطلوب آمارگی در برابر بلایا برسیم؟

هیچ چیز مشخص نیست، زلزله زمان وقوعش خبر نمی‌کند؛ به همین خاطر از نگاه من به‌عنوان یک کارشناس برای رسیدن به این ایده‌آل، نیازمند راه‌اندازی یک پوشش یا کمپین ملی هستیم. زمانی که صحبت از پوشش ملی می‌شود ما باید برای افزایش میزان آمارگی مردم از همه امکانات بهره‌بریم

و ناچار هستیم این کار را انجام دهیم. وقتی می‌گوییم همه امکانات، هدف استفاده از توان همه رسانه‌ها چه رسانه دیناری و چه رسانه شنیداری است؛ حتی روزنامه‌ها و دانشگاه‌ها هم شامل می‌شود. از سوی هم وزارت کشور، وزارت آموزش و پرورش، شهرداری‌ها و همه و



عکس: ایران

«شهروند» در گفت‌وگو با عباس استاد تقی‌زاده از آمارگی مردم کشور در برابر بلایا گزارشی می‌دهد

## در جست‌وجوی زمان از دست‌رفته

بحران با وجود همه آموزش‌هایی که انجام شده این حساسیت در میان مردم متأسفانه اتفاق نیفتاده است. در واقع مطالعات ما نشان داده به دلیل وجود مشکلات دیگر، موضوع آموزش در مدیریت بحران به تدریج زمان به فراموشی سپرده شده است یا مورد غفلت واقع می‌شود. در حقیقت آمار جهانی نشان می‌دهد ما در حوزه مدیریت بحران دچار نقص آموزش همگانی و یادگیری مهارت‌های تخصصی در جامعه هستیم و بایستی این مشکل را به سرعت حل کنیم.

● به شکل مصداقی این موضوع را در کشور و در مقایسه با دیگر نقاط دنیا بررسی کنیم.

مثال می‌زنم؛ برای هفته دفاع مقدس یا دیگر مناسبت‌ها همه دستگاه‌ها تجهیز شده و امکانات‌شان را رایج می‌دهند، در این شرایط همه جامعه حساس می‌شوند که چه اتفاقی قرار است بیفتد و طبیعتاً همه مردم نسبت به آن موضوع آگاهی پیدا می‌کنند که چه اقداماتی باید انجام دهند و چه میزان آمارگی را باید داشته باشند. هنوز در حوزه مدیریت بحران است بداند نخستین اولویت جهانی را سند بین‌المللی ستدای با عنوان معتبرترین و مهم‌ترین سند در زمینه مدیریت بحران، «فهم خطر بلایا» اعلام کرده است. برای نخستین بار است که جامعه جهانی در حوزه مدیریت بحران به این آگاهی رسیده است. اما زمانی که به مفاهیم اصلی کلمات «درک» و «فهم»

رجوع می‌شود، متوجه می‌شویم تفاوت میان این دو واژه وجود دارد. در واقع موضوع «فهم» که به تلاقی در ادبیات مدیریت بحران مورد استفاده قرار گرفته است، معنای عمیق‌تری دارد؛ به این معنی که حس خطر و احساس آن را به همراه تحلیل، ارزیابی، اقدام در این زمینه و قضاوت‌کردن خطر تحت عنوان «فهم خطر» می‌توان عنوان کرد.

● برای افزایش میزان آمارگی مردم چه اقداماتی می‌باید انجام شود؟

از نظر من افزایش میزان آمارگی مردم بسیار مهم است و ناچاریم که به آن بپردازیم؛ به اصرار از واژه «ناچار» استفاده می‌کنم به این دلیل که ما ناچار هستیم موضوع مدیریت بحران را به یک فهم درست در همه سطوح مدیریتی سیاستگذاران، دانشگاهیان، مردم و همه مبدل و آن را تبدیل به یک

حلقه‌های گمشده! یعنی در جاده‌ها و حوادث ترافیکی

## فقدان نگین ایمنی بر انگشتر جاده‌ها

وظیفه دارند، بشماریم می‌توان وزارت راه، مسکن و شهرسازی (سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای)، شهرداری‌ها، وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی، وزارت صنعت، معدن و تجارت، وزارت کشور، راهنمایی‌و‌راندگی، همچنین کمیسیون‌ها و کارگروه‌های مختلف از جمله کمیسیون ایمنی راه‌ها و... را در این لیست جای داد. دستگاه‌های مختلفی که هر یک به طریقی در کاهش یا حتی افزایش حوادث ترافیکی نقش دارند. با بررسی قوانین و وظایف تعیین‌شده برای هر کدام از این نهادها باید متذکر شد که وظیفه به‌صورت کامل تعیین و ابلاغ شده ولی در عمل ضعف‌هایی در اجرای وظایف دیده می‌شود. بدون‌شک مهم‌ترین عامل تعدد دستگاه‌های مسئول و تصمیم‌ساز و عدم تعیین متولی و مدیریت واحد در زمینه ایمنی راه‌هاست.

حلقه چهارم: دستگاه‌های امداد رسانی  
اگر وضعیت امداد رسانی یک حادثه ترافیکی را در جاده‌های کشور تشریح کنیم، مشخص می‌شود دستگاه‌های مختلفی مسئول امداد رسانی هستند. فرماندهی صحنه حادثه که با پلیس است. در خصوص فوریت‌های پزشکی اورژانس اقدامات لازم را انجام می‌دهد، همچنین راه‌سازی، امداد و نجات و اطفای آتش‌سوزی در شهرها و حومه با آتش‌نشانی شهری و در راه‌ها با جمعیت هلال‌احمر است. حال اگر حادثه ترافیکی منجر به فوت راننده یا سرنشینان شود، حمل متوفی نیز به مجموعه اقدامات دستگاه‌های امدادی اضافه خواهد شد. از سوی دیگر رفع موانع و بازگشایی مجدد مسیرهای تردد با وقوع حوادث نیز با مجموعه راهداری خواهد بود. حال بنا در نظر گرفتن نقش و عملکرد در یک از دستگاه‌های امدادی فوق‌فوق جای این سوال باقی است، در صورت عدم حضور به‌موقع و موثر هر یک از این دستگاه‌های امدادی وضعیت امداد رسانی چگونه پیش خواهد رفت؟ چه تعداد از مصدومیت‌ها و

در زمینه حوادث ترافیکی، این سوال مطرح می‌شود که علت بالا بودن آمار این حوادث و نیز مصدومان و کشته‌های آن چیست؟ برای پاسخ به این سوال و کنکاش در زمینه عوامل و دلایل آن می‌توان موضوعات مختلفی را مطرح کرد. مسائلی که به‌عنوان حلقه‌های گمشده ایمنی در جاده‌ها مطرح می‌شود و راهکارهای رفع مشکل نیز در دست افراد و سازمان‌های مختلف است، به این مفهوم که بخشی در دست دولتمردان، بخشی خودروسازان و بخش مهمی نیز برعهده مردم است.

حلقه نخست: عوامل دخیل در وقوع حوادث و سوانح ترافیکی

دسته‌بندی عوامل دخیل در حوادث ترافیکی با توجه به منشأ وقوع حادثه به‌شرح ذیل است:  
عامل خودرو یا وسیله نقلیه  
درخصوص وسیله نقلیه باید عنوان کرد یک موضوع مهم در خودروها استاندارد بودن قطعات آن است که درحال حاضر از تعداد حدود ۴۰۰ قطعه یک خودروی متوسط تولیدی در کشور فقط ۵۵ مورد مشمول استاندارد اجباری است. موضوعات دیگر نیز از جمله سزال تولید، کیفیت خودرو، امکانات ایمنی موجود در خودرو و... از عوامل مهم و موثر در وقوع حوادث ترافیکی است.

عامل دیگر فضاهای تردد خودروها (معاابر، جاده، بزرگراه و...)

طراحی، ساخت، بهره‌برداری و نگهداری؛ هر کدام مشمول مشخصات فنی و استانداردهای خاص خود است.

شرایط جغرافیایی و جوی  
وضعیت شرایط جوی و منطقه به‌عنوان دیگر عامل مطرح است و نامناسب بودن آنها ضمن زمینه‌سازی برای وقوع حوادث ترافیکی، موجب تشدید حوادث از جمله در جاده‌های بین‌شهری می‌شود.

دغدغه برای همگان کنیم، ما ناچار هستیم که الان به مسأله بحران آب و تغییر اقلیم فکر کنیم و آن را جزو برنامه‌های روزمره خود قرار بدهیم. در واقع زندگی روزمره ما، شغل ما، مسائل اجتماعی ما و دیگر مسائل همگی دقیقاً متأثر از تغییر اقلیم هستند که یکی از تبعات بحث تنش آب است که به آن دچار هستیم و باید به آن فکر کنیم. در واقع تا زمانی که این موضوعات دغدغه ما نشود و به آن فکر نکنیم اقدامی هم برایش انجام نمی‌دهیم، البته ما اگر اقدام نکنیم، طبیعت به فعالیتش ادامه می‌دهد.

● میزان آمارگی مردم ایران را بررسی کردیم؛ اما این میزان آمارگی در کشورهای زلزله‌خیز نظیر ژاپن به چه شکل است؟

میزان آمارگی در دیگر کشورها بر اساس نوع خطری که تهدیدشان می‌کند، در وضع مطلوبی قرار دارد. اگر بخواهیم ژاپن را مثال بزنیم میزان آمارگی این کشور، وضع مطلوبی دارد؛ به این دلیل که مسئولان این کشور همه توان خود را در بحث آموزش گذاشتند، کودکان از همان سنین کم در مهد کودک، نحوه مقابله با زلزله را آموزش می‌گیرند، نکته جالب این است که بخشی از این آموزش‌ها، آموزش اختیاری نیست و اجباری است، در واقع کودکان الزام دارند که این آموزش‌ها را فراگیرند. اما در کشور ما با وجودی که فراگیری دوره‌های آموزشی پیش از اخذ گواهینامه اجباری است یا فراگیری مشاوره پیش از ازدواج الزامی است، برای فراگیری مباحث ضروری همچون مدیریت بحران که همه زندگی ما را تحت‌تأثیر قرار می‌دهد، هیچ آموزشی، چه اختیاری و چه اجباری وجود ندارد. در حقیقت در کشورهای نظیر ژاپن سرمایه‌گذاری بسیار عظیمی در حوزه آموزش مخصوصاً از سنین کودکی انجام گرفته است.

● کشوری نظیر ژاپن، برای رسیدن به این آمارگی مطلوب چه اقداماتی انجام داده است؟

تقریباً در کنار بسیاری از مراکز که فعالیت‌های حوزه مدیریت بحران را انجام می‌دهند، بحث آموزش هم صورت می‌گیرد، به عبارتی این مراکز چندمنظوره هستند. در ژاپن، جدیدترین مرکز مدیریت بحران مرکز فرماندهی مدیریت بحران کل کشور ژاپن به حساب می‌آید و زیر نظر مستقیم نخست‌وزیر اداره می‌شود، کاملاً آموزشی است و تنها یک بخشی از آن به انجام فعالیت‌های مربوط به مدیریت بحران اختصاص داده شده است که هنگام وقوع حادثه همه مدیران از جمله وزیران و نخست‌وزیر و غیره در این مکان گرد می‌آیند. از سوی هم، یک بخشی از ایستگاه‌های آتش‌نشانی ژاپن به بحث آموزش بر محور مهار آتش، زلزله و دیگر موارد، اختصاص داده شده است.

حلقه پنجم: مردم  
بدون‌شک حلقه نخست و آخر در کاهش حوادث و سوانح مختلف خود مردم هستند. نقشی که دورویکرد را می‌توان از آن انتظار داشت یا به تعبیر دیگر همانند چاقوی دولبه عمل می‌کند. همان‌گونه که در قیل نیز اشاره شد اگر گزارش حوادث مختلف ترافیکی را نگاه کنیم، متوجه خواهیم شد عامل انسانی یکی از مهم‌ترین عوامل وقوع حوادث ترافیکی است. حال نقش و وظایف مردم چیست و چگونه باید باشد تا بتوان به حداقل‌های ممکن از نظر حوادث ترافیکی رسید؟ موضوعی که در چند عنوان کلی می‌توان خلاصه کرد بخشی توسط خود آنان و بخشی توسط دستگاه‌های متولی قابل انجام است:

اجرای کامل قوانین و مقررات رانندگی  
- فرهنگ‌سازی و آموزش مسائل ایمنی  
- مشارکت در اجرای برنامه‌های پیشگیرانه  
- همکاری در امداد رسانی به آسیب‌دیدگان حوادث ترافیکی  
- همکاری با پلیس در سفرهای برون‌شهری و درون‌شهری  
- برنامه‌ریزی و مدیریت مناسب سفر در ایام تعطیلات.

حلقه ششم: ارگان‌های و سازمان‌های امداد رسانی  
ایمنی‌سازی راه‌ها  
اگر بخواهیم دستگاه‌های دولتی و عمومی را که در زمینه ایمنی راه‌ها و حوادث ترافیکی نقش و

حلقه هفتم: بزرگراه و جوی  
وضعیت شرایط جوی و منطقه به‌عنوان دیگر عامل مطرح است و نامناسب بودن آنها ضمن زمینه‌سازی برای وقوع حوادث ترافیکی، موجب تشدید حوادث از جمله در جاده‌های بین‌شهری می‌شود.

حلقه هشتم: شرایط جغرافیایی و جوی  
وضعیت شرایط جوی و منطقه به‌عنوان دیگر عامل مطرح است و نامناسب بودن آنها ضمن زمینه‌سازی برای وقوع حوادث ترافیکی، موجب تشدید حوادث از جمله در جاده‌های بین‌شهری می‌شود.

حلقه نهم: عوامل دخیل در وقوع حوادث و سوانح ترافیکی  
دسته‌بندی عوامل دخیل در حوادث ترافیکی با توجه به منشأ وقوع حادثه به‌شرح ذیل است:  
عامل خودرو یا وسیله نقلیه  
درخصوص وسیله نقلیه باید عنوان کرد یک موضوع مهم در خودروها استاندارد بودن قطعات آن است که درحال حاضر از تعداد حدود ۴۰۰ قطعه یک خودروی متوسط تولیدی در کشور فقط ۵۵ مورد مشمول استاندارد اجباری است. موضوعات دیگر نیز از جمله سزال تولید، کیفیت خودرو، امکانات ایمنی موجود در خودرو و... از عوامل مهم و موثر در وقوع حوادث ترافیکی است.

عوامل دیگر فضاهای تردد خودروها (معاابر، جاده، بزرگراه و...)  
طراحی، ساخت، بهره‌برداری و نگهداری؛ هر کدام مشمول مشخصات فنی و استانداردهای خاص خود است.