

رانندگی، سفر و مسافرت یکی از بهترین لذت های زندگی است البته سفری خوش و ایمن که با آرامش و هیچ گونه رخداد بدی همراه باشد، این در حالی است که همه ساله جمعی از خانواده های ایرانی در سفرهای جاده ای اعم از برون شهری و درون شهری دچار حادثه می شوند و جان خود یا عزیزانشان در تصادفات به مخاطره می افتد.

همواره گفته می شود سه عامل، جاده، خودرو و انسان در تصادفات رانندگی نقش دارد و به گفته کارشناسان، عامل انسانی مهم ترین عامل در تصادفات به شمار می رود به گونه ای که گفته می شود بیش از ۷۰ درصد تصادفات مربوط به عامل انسانی است و عامل جاده و خودرو در ردیف بعد قرار دارند.

البته برخی کارشناسان نیز معتقدند با ارتقای ایمنی خودروها، تلفات انسانی به نصف کاهش می یابد چرا که اگر فردی در اثر خطا در رانندگی و عدم رعایت احتیاط دچار سانحه شد، نباید در اثر ایمن نبودن خودرو و جاده، محکوم به مرگ شود.

در شرایطی که میزان کشته های ناشی از تصادفات رانندگی در ایران با کشته های ناشی از جنگ قابل مقایسه است، کارشناسان معتقدند با اصلاح هر کدام از عوامل سه گانه تصادف یعنی جاده، راننده و خودرو ایمنی مسافران افزایش می یابد.

بر اساس گزارش سازمان پزشکی قانونی کشور، ۱۷ هزار و ۱۸۳ نفر در سال ۱۳۹۷ قربانی تصادفات رانندگی شده اند. همچنین بر اساس آمار سال ۲۰۱۸ سازمان بهداشت جهانی درباره تصادفات جاده‌ای، به ازای هر ۱۰۰ هزار نفر در کشورها، سبم سوئد از تصادفات تنها ۲.۴۹ و سبم هلند ۲.۸۱ و آلمان نیز ۳.۵۴ است در حالی که این رقم در ایران ۳۲.۳۰ است.

همچنین در دنیا به ازای هر ۱۰ هزار خودرو سالانه حدود ۹ نفر در تصادف ها کشته می‌شوند، در حالی که در ایران به ازای این تعداد خودرو، ۳۷ نفر کشته می‌شوند. براساس برخی آمارها، سالانه حدود ۸۰۰ هزار تصادف رانندگی در کشور رخ می‌دهد که منجر به کشته شدن روزانه ۴۳ نفر می‌شود. این رقم برای هر ۷۱ دقیقه یک نفر است و در واقع حوادث رانندگی در کشور ما پس از آلودگی هوا بیشترین قربانی را دارد.

اخیراً سردار سید کمال هادیان‌فر رئیس پلیس راهور درباره تاثیر کیفیت خودرو در تصادفات و تلفات جاده ای به خبرنگار ایرنا گفت: حتماً آسیب های خودرو به سرنشینان به دلیل نایمنی تا چند سال آینده افزایش می یابد و مشکلاتی در پی دارد.

وی افزود: اکنون واردات خودروهای ایمن خارجی منع شده است. قطعات این خودرو ها نیز به درستی وارد نمی شود همچنین قطعات خودرو در تصادفات و داخلی هم با خرید تأمین نمی‌شود. این روند در آینده زبان های بسیاری برای تصادفات در پی خواهد داشت.

هادیان فر ادامه داد: جلسه ای طی چند روز گذشته با خودروسازان در خصوص تاثیر کیفیت خودرو در تصادفات و تلفات جاده ای برگزار شده است. رئیس پلیس راهور اضافه کرد: اگر ایمنی خودرو بالا باشد میزان جراحات و آسیب افراد هم کمتر می‌شود در واقع، هر قدر ایمنی خودروها بالاتر باشد، تصادف فوٹی به تصادف خسارتی تبدیل می‌شود و از سویی دیگر از تعداد فوٹی ها کاسته و به تعداد مجروحان افزوده می‌شود.

رئیس پلیس راهور گفت: خودروسازان محدودیت ها و مشکلات خود دارند؛ شرایط کشور هم به گونه ای نیست که واردات خودرو آزاد شود زیرا شورای اقتصاد به دلیل

تصادف در جاده ایمنی در ایران با کشته های ناشی از جنگ قابل مقایسه است، کارشناسان معتقدند با اصلاح هر کدام از عوامل سه گانه تصادف یعنی جاده، راننده و خودرو ایمنی مسافران افزایش می یابد.

گزارشی از سهم خودروها در تصادفات جاده ای

مرگ پایان تصادف نیست



مشکلات ارزی این واردات را ممنوع اعلام کرده است اما به هر روی این روند آنگونه که پیش می رود در چند سال آینده آسیب هایی در پی خواهد داشت.

«تحقیق و توسعه» بخش فراموش شده است

سید جواد حسینی کیا عضو هیات رئیسه کمیسیون صنایع و معادن مجلس در این رابطه به ایرنا گفت: صنعت خودروسازی ما در طول چند دهه فعالیت رشد کافی را نداشته و از استانداردهای دنیا عقب است.

وی از سرمایه‌گذاری نکردن خودروسازها در حوزه تحقیق و توسعه انتقاد کرد و گفت: تحریم ها، مدیریت ناکارآمد و دخالت های دولتی در تمام دوران، مانع از رشد صنعت خودروسازی کشور به نسبت دیگر کشورها شده است.

حسینی کیا به وجود نیروی مازاد در شرکت های خودروسازی اصلی کشور اشاره کرد و گفت: به طور مثال شرکت خودروسازی سایپا، ۱۱ هزار نفر نیروی مازاد دارد که این موضوع سبب افزایش هزینه تمام شده خودروهای تولیدی می‌شود.

عضو هیات رئیسه کمیسیون صنایع و معادن مجلس، وجود نیروی مازاد و بالا بودن هزینه های تولید را مانع از سرمایه‌گذاری شرکت های خودروسازی در حوزه تحقیق و توسعه دانست و گفت: این هزینه ها باید صرف ارتقای ایمنی خودروها شود و به طور مثال خودرو طوری طراحی شود که به جای داشتن یک ایربگ، ۱۰ ایربگ داشته باشد. وی افزود: ما باید خودرویی صادرات محور و رقابت پذیر تولید کنیم که در جهان حرف برای گفتن داشته باشد.

حسینی کیا به سهام ۱۷ درصدی دولت در ایران خودرو و ۱۴ درصدی دولت در سایپا اشاره کرد و گفت: امیدواریم که صحبت های اخیر وزیر صنعت، معدن و تجارت درباره واگذاری سهام دولت در شرکت های خودروسازی تحقق یابد.

عضو هیات رئیسه کمیسیون صنایع و معادن مجلس اضافه کرد: اگر دولت نقش تصدی‌گری در حوزه خودروسازی را رها کند خود به خود صنعت خودرو کشور رشد خواهد کرد.

پلنف فرم های قدیمی از رده خارج شوند

حسن کریمی سنجرى کارشناس صنعت خودرو در این زمینه نیز، گفت: توسعه نیافتگی در حوزه های مختلف مرتبط با رانندگی یکی از دلایل بالا بودن آمار، تلفات جاده ای است. باید بپذیریم که در جامعه ای زندگی می کنیم که اصلاً توسعه نیافته است.

کریمی سنجرى به تولید نسل های جدیدتری از پلنترفم های قدیمی‌ برپاید در بازار جهانی خودرو اشاره کرد و گفت: تحریم و دولتی بودن خودروسازی ایران مانع توسعه این صنعت شده است.

وی به خصوصی بودن صنایع خودروسازی بر اساس قانون تجارت اشاره کرد و گفت: این خصوصی سازی روی کاغذ انجام شده و تا زمانی که اعضای هیات مدیره شرکت های خودروسازی را دولت تعیین می‌کند و دولت در موضوعات مختلف این شرکت ها مثل نیروی انسانی، صورت های مالی و قیمت گذاری این شرکت ها دخالت می‌کند این شرکت ها زیان ده باقی خواهند ماند.

این کارشناس صنعت خودرو افزود: شرکت های خودروسازی شبیه بنگاه های اقتصادی سودآور اداره نمی‌شوند، بنابراین نمی‌توانند به تحقیق و توسعه فکر کنند.

نقش ۷۰ درصدی بدنه در ایمنی خودرو

ابوالفضل خلخالی دیگر کارشناس صنعت خودرو نیز، نایمن بودن خودروها را عامل موثری در بالا بودن تلفات ناشی از تصادفات جاده ای عنوان کرد و گفت: پارامترهای مختلفی روی صدمات و لطمات جاده ای موثر هستند، هم راننده هم جاده و هم خودرو اما خودرو عامل مهمی در بالا بودن تلفات تصادفات جاده ای است.

وی افزود: تاثیر ایمنی خودرو در حفظ جان سرنشین کم یا زیاد باشد به هر حل موضوعی است که باید مورد توجه خودروسازان قرار گیرد.

این کارشناس صنعت خودرو معتقد است بخشی از مسائل مربوط به ایمنی خودروها به خودروسازان، بخشی به قطعه سازان و بخشی هم به تولیدکنندگان مواد اولیه مربوط می‌شود.

خلخالی گفت: بیشتر از سیستم های کنترلی خودرو، بدنه خودرو و مواد تشکیل دهنده آن در ارتقای ایمنی موثر هستند.

وی افزود: برای داشتن یک خودروی ایمن، غیر از تجهیزات ایمنی مثل کمربند و ایربگ، مواد اولیه استفاده شده در بدنه خودرو اهمیت فراوانی دارند.

این کارشناس صنعت خودرو گفت: ایمنی یک خودرو تا ۷۰ درصد به مواد اولیه استفاده شده در بدنه خودرو مربوط می‌شود.

وی گفت: فولادهای استحکام بالایی که در دنیا تولید می‌شود به صورت وارداتی وارد کشور می‌شوند و اگر ما از این نوع مواد در بدنه خودروهامان استفاده نکنیم، خودروهای ما در تصادفات آسیب پذیر خواهند بود.

خلخالی تاکید کرد: مسائل دیگر مثل کیفیت ترمز، چرخ ها و سیستم فرمان هم در ایمنی خودرو تاثیرگذار هستند. وی خواستار افزایش نظارت ها بر صنایع مرتبط با خودروسازی در شرایط تحریمی شد و گفت: با توجه به وارد نشدن برخی قطعات و اجبار شرایط برای ساخت آنها در داخل، شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران و پلیس راهور در معاینه فنی خودروها هنگام شماره گذاری نظارت جدی تری اعمال کنند.

این کارشناس صنعت خودرو افزود: سازمان های نظارتی باید جلوی فعالیت قطعه سازان بدون شناسنامه که به صورت غیررسمی فعالیت می‌کنند را بگیرند و از طرف دیگر مجموعه های سازنده فولاد خودروها با پیگیری برنامه های تحقیق و توسعه، فولاد مستحکم مورد نیاز صنعت خودروسازی کشور را تأمین کنند.

وی گفت: یک بدنه با فولاد استحکام بالا در کنار ایربیری های متعدد، ترمز و فرمان با کیفیت می‌تواند ایمنی خودروها را افزایش دهد.

اخبار

رئیس داروخانه های دانشگاه علوم پزشکی تهران:

مردم برای مصرف داروهای خارجی اصرار نکنند



رئیس داروخانه های دانشگاه علوم پزشکی تهران از مردم خواست برای مصرف داروهای خارجی اصرار نکنند و گفت: بسیاری از داروهای وارداتی با کیفیت خوب، داخل کشور تولید می‌شود. محمدرضا روئینی در گفت و گو با خبرنگار سلامت ایرنا افزود: به طور مثال داروی والزارتان –داروی ضد فشارخون- پنج تولید کننده داخلی دارد و اگر نوع وارداتی آن نباشد، اتفاقی نمی‌افتد البته برای داروهایی مانند وارفارین– داروی ضد انعقاد در بیماری های مغزی، قلبی و ریوی- مقداری محتاط هستیم. وی تاکید کرد: مردم نباید در مصرف داروی وارداتی اصرار کنند چراکه از یک سو کیفیت داروهای داخلی خوب است و از سوی دیگر واردات داروهایی که مشابه تولید داخل دارند، محدود شده که البته این سیاست وزارت بهداشت است.

۴۰ قلم کمبود دارویی در داروخانه های داروهای خاص

رئیس داروخانه های دانشگاه علوم پزشکی تهران درباره کمبود برخی داروهای داخلی گفت: کمبود داروهای داخلی به ندرت اتفاق می‌افتد و مشکلی در شبکه توزیع در این زمینه وجود ندارد و ممکن است در اقلامی اتفاق بیفتد که مشکل واردات مواد اولیه دارو را دارند.

روئینی در ادامه به پرداخت مطالبات بیمه ها به داروخانه های اشاره کرد و گفت: در حال حاضر وضعیت پرداخت بیمه ها به داروخانه های شهری خوب است و با تأخیر مواجه نیست. وی درباره کمبودهای دارویی در داروخانه های داروهای خاص دانشگاه علوم پزشکی تهران گفت: وضعیت این داروخانه ها نسبت به سال گذشته بهتر است چون سال گذشته حدود ۷۰ قلم کمبود دارویی داشتیم که اکنون این میزان به حدود ۴۰ قلم رسیده است. اکنون وضعیت خوب است اما یک ماه دیگر را نمی‌دانم.

وی ادامه داد: این کمبودها به معنای کمبود دارویی در داروخانه های سطح شهر نیست چون داروخانه های ما مانند داروخانه ۱۳ آبان، داروهای خاص را پوشش می‌دهند.

سهمیه بندی داروهای کمیاب

رئیس داروخانه های دانشگاه علوم پزشکی تهران اظهار داشت: اگر در دارویی کمبود داشته باشیم آن را به صورت سهمیه ای در اختیار بیمار قرار می‌دهیم و این سهمیه بندی غیر از آن تأیید اینترنتی برای داروهای خارجی است. روئینی افزود: این داروها با سهمیه بندی به دست بیماران می‌رسد تا دوباره شرکت دارویی، آن داروی خاص را وارد کند.

وی با اشاره به شرایط تحریم بر کشور گفت: دارو اسم تحریم نشده اما امکان ارسال به موقع پول به شرکت های خارجی با مشکل واجه شده است؛ پولی که قبلاً دو سه روزه فرستاده می‌شد در حال حاضر ارسال آن دو تا چهار ماه طول می‌کشد. وی درباره ساز و کار ویژه مالی اروپا با ایران موسوم به اینستکس گفت: اگر در این ساز و کار، امکانی باشد که پولی جابجا شود، برای دارو کمک کننده است.

معاون استاندار تهران:

تعیین تکلیف تغییر ساعت اداری در استان تهران در انتظار هماهنگی دستگاه‌های اجرایی

معاون توسعه مدیریت و منابع انسانی استانداری تهران با اشاره به حضور وزارتخانه‌ها و دستگاه‌های ملی در استان تهران گفت: تعیین تکلیف تغییر ساعت اداری در این استان منوط به ایجاد هماهنگی میان این دستگاه‌ها است. غلامرضا عباس پاشا در گفت و گو با ایسنا در تشریح روند تصمیم‌گیری برای تغییر ساعت اداری در استان تهران اظهارکرد: با وجود افزایش گرمی هوا ظرف روزه‌های اخیر در سطح استان تهران و افزایش چشمگیر مصرف انرژی خوشبختانه امسال به مدد بارش‌های مناسب توانسته‌ایم تاکنون شرایط را بدون ایجاد هر مشکلی پشت سر بگذاریم. وی افزود: در جهت کاهش مصرف انرژی باید صرفه جویی را در دستور کار خود قرار دهیم که این موضوع به همه دستگاه‌های اجرایی ابلاغ شده است و از شهروندان نیز انتظار کمک در تحقق این مهم را داریم. اتخاذ تصمیمات مدیریتی دیگر نیز در دستور کار است که یکی از آن‌ها تغییر ساعت اداری در سطح استان است اما باید به این نکته توجه داشته باشیم که استان تهران نسبت به سایر استان‌ها ویژگی‌های خاصی دارد و این موضوع هم به دلیل حضور دستگاه‌های ملی در این استان است. عباس پاشا در پایان گفت: مقرر شد وزیر کشور و وزیر نیرو با هماهنگی استانداری تهران نسبت به تعیین تکلیف جابجایی ساعت اداری در جلسه‌ای تصمیم‌گیری کنند که به محض برگزاری این جلسه تصمیمات اتخاذ شده به اطلاع شهروندان خواهد رسید. در حقیقت برای این جلسه با هدف هماهنگی دستگاه‌های ملی برای این تغییر خواهد بود.

کشف ۳۰ مار افعی از یک متخلف زیست‌محیطی



مدیرکل حفاظت محیط‌زیست البرز از دستگیری فردی که ۳۰ مار افعی دماوندی را از طبیعت صید کرده بود، خبر داد.

به گزارش ایسنا، فردین حکیمی گفت: متخلفی که ۳۰ مار افعی دماوندی را از طبیعت صید کرده بود توسط نیروهای یگان حفاظت محیط زیست البرز دستگیر شد.

حکیمی افزود: این فرد، مارهای افعی را به قصد فروش به یکی از مؤسسات تحقیقاتی انتقال داده بود که مارها توسط یگان حفاظت ضبط و به مرکز بازپروری حیات‌وحش پارک پردیسان تحویل شد.