

چند سناریو درباره حادثه تلخ قطار مشهد– یزد که جان چند ده هموطن را گرفت

یک دنیا غم، یک قطار سوال

از ابتدای صبح چهارشنبه تا حوالی بعدازظهر اما اوضاع شفافیت، دسترسی به اطلاعات و صراحت در پاسخگویی مسئولان امر همان همیشگی بود. اکثر اخبار حادثه از این می‌گفتند که چند آمبولانس به محل حادثه اعزام و چند بالگرد درحال پرواز به طبس هستند. مسئولان بازهم از سه حال خارج نبودند؛ یا پاسخگوی تماس‌ها نبودند یا پاسخ‌نامه‌شخص می‌دادند و ارائه هرگونه اطلاعات را به خروجی نهایی کمیسیون سوانح حواله می‌دادند یا ضمن ارائه پاسخ و ترسیم سناریوهای احتمالی را رویکردی محافظه کارانه از ما می‌خواستند در گزارش مان نامی درج نشود. تا لحظه نگارش این گزارش هنوز هیچ مقام و مسئولی درباره علت دقیق حادثه اطلاع کاملی ارائه نداده و در تماسی که با روابط عمومی شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران داشتیم به ما گفته شد که «حق رسانه‌ها و همه مردم است که حقیقت را درباره علت حادثه بدانند اما هنوز نمی‌توان چیزی را به‌طور قطعی اعلام کرد. کمیسیون عالی سوانح راه‌آهن درحال بررسی ابعاد حادثه است و به‌زودی علت دقیق این سانحه مشخص خواهد شد. « اولین مسئولی که قاعدتا باید پاسخگوی حادثه باشد، رستم قاسمی، وزیر راه و شهرسازی است که حوالی ظهر در تویییتی نوشت: «شرمنده همه مردم عزیز ایران به‌خصوص داغ‌دیدگان هستم و تا ساعتی دیگر در محل حادثه حضور خواهم یافت. همکاران بدانند مسئولیت این حادثه (فارغ از دلایل ارادی یا غیرارادی) برعهده این وزارتخانه است اما وظیفه انسانی ما از این مسئولیت‌هم بالاتر بوده و باید با تلاش مضاعف تسلی خاطر بازماندگان باشیم. « موضعی که هرچند کافی نیست و قطعاً اقدامات بعدی این وزارتخانه درخصوص حادثه باید ملاک ارزیابی قرار گیرد اما از واکنش وزیر اسبق راه و شهرسازی به سانحه برخورد در قطار در سمنان که گفته‌بود: «مسافران همگی بیمه بودند. « موضع وواکنشی بسیار معقول تر بود.

مدیریت بحران میدانی مقامات در محل حادثه

رئیس جمهور نیز در جلسه هیات دولت در تماس با استاندار خراسان جنوبی ضمن تاکید بر اختصاص همه امکانات برای امدادرسانی به مصدومان حادثه با تسلیت به خانواده جان‌باختگان این حادثه تلخ، برای آنان از درگاه خداوند صبر و اجر مسألت کرد. وی پس از اطلاع از ابعاد مختلف این حادثه به وزرای کشور و راه و ماموریت داد تا علل خروج قطار از ریل را بررسی کنند و با عوامل بروز چنین حوادث تلخی برخورد شود. پس از این دستور، رستم قاسمی به‌همراه میعاد صالحی، مدیرعامل راه‌آهن کشور عازم محل حادثه شد. وزیر کشور هم که تا چندروز پیش در آبادان حضور داشت و پیگیر حادثه‌ریزش ساختمان متروپل بود، این بار برای رسیدگی به حادثه قطار مسافری مشهد-یزد در محل حادثه حضور یافت. از میان مقامات مسئول حاضر در محل اما جواد قناعت، استاندار خراسان جنوبی توضیحاتی درخصوص ابعاد حادثه ارائه داد: «باوجود مسافت ۹۵ کیلومتری محل وقوع حادثه تا مرکز شهرستان، اعضای ستاد بحران استان در همان ساعات اولیه بروز سانحه در محل حضور پیدا کردند و تمامی مصدومان به بیمارستان منتقل شدند. از مجموع ۱۱ واگن این قطار مسافربری هشت واگن از ریل خارج شد که سه سالن واژگون شده و عملیات برای برگرداندن واگن‌ها به حالت اولیه درحال انجام است. مسافرانی که در این حادثه آسیب ندیده‌اند یا مصدوم سرپایی بوده‌اند با قطار ویژه به طبس انتقال یافتند تا از آنجا با اتوبوس‌های پیش‌بینی‌شده به مقصد خود که یزد است، عازم شوند. « در اخبار اولیه از حادثه، محمدرضا رضایی، مدیرعامل جمعیت هلال احمر خراسان جنوبی خبر از وجود ۱۰ مورد فوتی و ۵۰ نفر مصدوم داده بود که حال ۱۶ تن از مصدومان وخیم اعلام گزارش شده بود. به گفته وی پنج نفر هم مفقود شده بودند. در اطلاعات تکمیلی اما رئیس سازمان اورژانس استان یزد آخرین آمار جان‌باختگان حادثه را ۲۱ نفر اعلام کرد و گفته‌شد با توجه به هماهنگی صورت گرفته با دادستانی، اقدامات تشخیص هویت متوفیان ازجمله انجام آزمایش ژنتیک برای تعیین هویت جان‌باختگان در پزشکی قانونی یزد پیگیری و انجام خواهد شد. رئیس سازمان مدیریت بحران کشور اما ضمن تکذیب وجود مفقود در این حادثه تاکید داشت که تا زمان تشکیل جلسه و بررسی ابعاد آن نمی‌توان درباره علت وقوع اظهارنظر قطعی کرد. وی در این خصوص گفت: «۳۸۲ تن به‌وسیله این قطار مسافری درحال انتقال به یزد بودند که البته در میدا این قطار ۳۴۲ بلیت فروخته و به نظر می‌رسد سایر افراد بین راه سوار شده بودند. متأسفانه پس این حادثه هشت واگن قطار از مجموع ۱۱ واگن این قطار از ریل خارج شد که سه واگن آن به‌طور کامل واژگون شدند. پس از این حادثه امدادگران جمعیت هلال احمر، اورژانس و ... در محل حاضر شدند و درمجموع هشت بالگرد از استان‌های اطراف نظیر سیستان وبلوچستان، خراسان رضوی، یزد و ... در محل وقوع حادثه حضور داشتند.»

علت سانحه دقیقاً چه بود؟

پیش از آنکه درخصوص علت حادثه هرگونه اظهارنظر یا اطلاع‌رسانی صورت بگیرد، تصویری در میان تصاویری که از محل حادثه در رسانه‌ها منتشر شد، توجه افکار عمومی را به خود جلب کرد، تصویر یک دستگاه بیل مکانیکی واژگون درست در کنار ریل که مشخص بود به واگن‌های قطار برخورد کرده است. به گفته سیدحسن موسوی، معاون ناوگان مسافری راه‌آهن «احتمالاً این قطار در برخورد با دستگاه بیل مکانیکی از خط خارج شده که منجر به جان‌باختن و مصدومیت قریب به ۷۰ مسافر این قطار شد. براساس اطلاعات اولیه‌ای که از محل دریافت کردیم، حدود ساعت ۵:۳۰ دقیقه صبح امروز قطار مسافری مشهد به مقصد یزد در پلاک عباس آباد- ریزوبه دلیل برخورد با بیل خورد دچار این سانحه شد. البته برخورد از روبه‌رو نبوده و احتمالاً بیل مکانیکی از بغل برخورد کرده است. « این مقام در پاسخ به این سوال که ساعت پنج صبح بیل مکانیکی در محل حادثه چه می‌کرده، گفته است: «در این محل احتمالاً کارگاهی وجود داشته اما هنوز اطلاعات دقیقی به دست نیامده و کمیسیون عالی سوانح دقیقی پس از وقوع سانحه به محل اعزام شده است که علت دقیق حادثه را مورد بررسی قرار می‌دهد و اطلاعات دقیق پس از بررسی کمیسیون اعلام و اطلاع‌رسانی خواهد شد. « آنچه مشخص است این است که به‌احتمال قوی حضور آن دستگاه بیل مکانیکی روی ریل قطار حادثه را رقم زده اما سوال این است که چه کسی مسئول رقم خوردن حادثه است؟ آیا راننده و پرسنل هدایت قطار این مانع را به‌موقع ندیدند یا در ترمز گرفتن تعلل صورت گرفته است؟ آیا گروه نظارت بر ارتباطات و علائم الکتریکی راه‌آهن خراسان که مسئول چک و بررسی مسیر بوده و باید حضور این مانع را به راننده قطار اطلاع می‌دادند، در وظیفه خود کوتاهی کرده‌اند یا سیستم‌های هوشمند حمل‌ونقل ریلی که باید خطوط و بلاک‌های خط‌آهن را کنترل کنند، دچار اختلال بوده‌اند؟ گذشته از اینها احتمالات دیگری نظیر بروز اختلالات در ارتباط با قطار یا حتی اقدام خرابکارانه هم نمی‌توانند از محدوده تصورات وحس و گمان‌ها خارج باشند. از آنجا که هنوز ابعاد دقیق ماجرامشخص نیست و کمیسیون عالی بررسی سوانح ریلی اطلاعی قطعی از علت حادثه نداده، تصمیم گرفته‌ایم پنج سناریو احتمالی را که منجر به این حادثه شده است با توجه به داده‌هایی که تا الان در اختیار داریم و نظر کارشناسان حمل‌ونقل ریلی و مسئولان امر، در این گزارش مورد بررسی قرار دهیم.

سناریوی اول: خطای انسانی

پرسیدیم که آیا راننده و پرسنل هدایت قطار این مانع را به‌موقع ندیده‌اند یا در ترمز گرفتن تعلل صورت گرفته؟ گفتیم که اگر دستگاه بیل مکانیکی روی ریل یا محدوده استاندارد ۲٫۵ متری ریل قرار گرفته باشد، فارغ از هر هشداری که بایداز سوی گروه نظارت بر ارتباطات و علائم الکتریکی یا گروه ایمنی راه‌آهن خراسان به راننده قطار داده می‌شد، راننده و هدایت‌کنندگان قطار باید این مانع را در مسیر مشاهده می‌کردند و به‌موقع ترمز قطار را می‌کشیدند. این درحالی است که می‌دانیم ترمز گرفته‌شده اما علاوه بر آنکه مشخص نیست این اقدام به‌موقع بوده یا خیر، نمی‌دانیم اصلاً لزومی به توقف قطار در آن حالت بوده است یا خیر. یکی از مسافران این قطار که از سوی عوامل اورژانس به بیمارستان منتقل شده‌بود، گفته ترمز شدیدی گرفته شده. وی در این باره می‌گوید: «قطار درحال حرکت بود که ناگهان ترمز شدیدی گرفت. این ترمز ادامه داشت تا جایی که مسافران تعداد خود را از دست دادند و مثل توپ با اطراف برخورد می‌کردند. واگن واژگون شد و شیشه واگنی که ما در آن بودیم شکست و ما توانستیم خودمان را از این شیشه به بیرون از قطار برسانیم. « با این اوصاف اینکه خطا از سوی راننده یا پرسنل قطار باشد، کاملاً امکان پذیر است، اظهارات رستم قاسمی، وزیر راه و شهرسازی نیز بیشتر بر همین خطای انسانی تاکید دارد. به گفته وی «بیل مکانیکی علت حادثه بوده است. در وهله نخست به لوکوموتیو و سپس به واگن‌های بعدی برخورد می‌کند. براساس گزارش‌های اولیه در این سانحه شیشه‌های جلوی لوکوموتیو طی برخورد با بیل شکسته می‌شود که لوکوموتیوران اقدام به کشیدن ترمز می‌کند که باعث وقوع این حادثه شده است. علت اصلی حادثه در دست بررسی است اما آنچه به‌طور کلی موجب این حادثه شده خطای انسانی است که بیشتر از ناحیه راننده بوده است و اینکه چرا و چگونه و به چه علت باید بررسی دقیقی صورت بگیرد. «

سناریوی دوم: ورود ناگهانی مانع روی ریل

فرضیه دیگری که می‌تواند در این سانحه صادق باشد، خطا از ناحیه گروه نظارت بر ارتباطات و علائم الکتریکی راه‌آهن خراسان است. به گفته یکی از مقامات و کارشناسان حمل‌ونقل ریلی کشور در گفت‌وگو با «فرهیختگان» پیش از ورود سیستم‌های حمل‌ونقل هوشمند، مسیرهای ریلی به بلاک‌های مختلف تقسیم می‌شدند و در این پروتکل آغاز و پایان هر بلاک، ایستگاهی است که قطار در آن توقف دارد، بنابراین هر قطاری قبل از حرکت از هر ایستگاه باید از گروه نظارت بر ارتباطات و علائم الکتریکی راه‌آهن مربوطه جهت شروع حرکت، تایید لازم را بگیرد، این تیم موظف است مسیر را رصد کرده و در صورت وجود هرگونه مانعی به قطار اجازه حرکت ندهد... حال اینکه چرا این فرآیند در مسیر طبس – یزد به‌درستی عمل نکرده است، می‌تواند عوامل مختلفی داشته باشد، ازجمله این عوامل می‌تواند خطای انسانی تیم نظارت بر ارتباطات و علائم الکتریکی راه‌آهن باشد یا اینکه گروه نظارت بر ارتباطات و علائم الکتریکی راه‌آهن خراسان وظیفه‌شان را به‌درستی انجام داده باشند اما مانع پس از صدور تاییدیه مذکور روی ریل قرار گرفته باشد. براساس این تئوری هنگام صدور تاییدیه از ناحیه این گروه برای حرکت قطار دستگاه بیل مکانیکی روی ریل حضور نداشته و پس از شروع حرکت قطار از ایستگاه، روی ریل قرار گرفته است. در این صورت اگر سیستم‌های هوشمندی که دولت‌های قبل مدعی راه‌اندازی و توسعه آن بودند، در این مسیر مستقر شده بوده و عملیاتی بودند، تیم گروه نظارت بر ارتباطات و علائم الکتریکی راه‌آهن قادر بودند حتی پس از صدور تاییدیه و حرکت قطار، به راننده قطار در حال حرکت، قرار گرفتن مانع در مسیر را در لحظه اطلاع دهند و مانع از بروز حادثه شوند، درمورد وجود یا عدم وجود این سیستم‌های هوشمند نیز فرضیه‌ای دیگر وجود دارد.

سناریوی سوم: ادعای نادرست دولت یازدهم

اواخر سال ۹۴ بود که عباس آخوندی، وزیر اسبق راه و شهرسازی ضمن تاکید بر توسعه زیرساخت‌های ریلی در کشور با اشاره به دستیایی و راه‌اندازی سیستم مدیریت تمام‌اتوماتیک قطار، گفته بود: «نحوه مدیریت تمام‌اتوماتیک قطار دانشی است که در کمتر از ۱۰ کشور جهان وجود دارد. به‌وسیله این سیستم می‌توان در صورت بروز هرگونه مشکل برای لوکوموتیوران هنگام حرکت از داخل اتاق، کنترل قطار را متوقف کرد. از ابتدای دولت یازدهم تا کنون در حمل‌ونقل ریلی اتفاقات خوبی در حوزه زیر ساخت رخ داده است. ورود خطوط ریلی نسل جدید به ایران، افزایش دسترسی به راه‌آهن در مناطق مختلف کشور و ایجاد فرهنگ استفاده از قطار در میان مردم تنها بخشی از فعالیت‌های شرکت راه‌آهن در دولت یازدهم هستند. نقش این سیستم‌های حمل‌ونقل هوشمند در ایمن‌سازی شبکه حمل‌ونقل کنوری و کاهش تصادفات جاده‌ای و ریلی البته بسیار موثر است. آنچه درباره این حادثه در ابتدا به ذهن متبادر می‌شود آن است که این سیستم هوشمندی که دولت‌های قبل مدعی راه‌اندازی و توسعه آن بودند، در این مسیر مستقر نبوده یا به گفته یکی از کارشناسان حوزه حمل‌ونقل ریلی «اصلاً عملیاتی نبوده‌اند. « آنچه هم اکنون می‌دانیم این است که با این سیستم‌ها در آن مسیر عملیاتی نبوده‌اند یا به‌درستی کار نکرده‌اند. بنابراین جای بسی تامل و سوال است که چطور در سال ۹۴ ادعای راه‌اندازی و توسعه این سیستم‌ها توسط وزیر دولت وقت رسانه‌ای می‌شود و هم اکنون با گذشت هفت سال از آن ادعا، متوجه عدم صحت آن می‌شویم.

سناریوی چهارم: تکمیل زنجیره عوامل با اختلال در ارتباطات

هر کدام از سناریوهای مذکور می‌توانند به‌وقوع پیوسته باشند یا ترکیبی از تصمیمات اشتباه از گذشته تا کنون همگی با هم، زنجیره وقوع جاعه را تکمیل کرده و سانحه را رقم زده باشند، سیستم‌های هوشمند می‌توانند درست عمل نکرده باشند یا اصلاً غیرفعال بوده باشند، راننده می‌تواند در تشخیص اینکه باید ترمز بگیرد و چه زمانی باید این اقدام را انجام دهد، دچار خطای محاسباتی شده باشد، گروه نظارت بر ارتباطات و علائم الکتریکی راه‌آهن می‌توانند اشتباه کرده یا در وظیفه خود کوتاهی کنند اما در صورت صادق بودن هریک از این عوامل یا گروهی از آنها، نباید یادمان برود که ارتباطات گاهی به‌سادگی می‌توانند مختل شوند، وقتی دادستان عمومی و انقلاب مرکز خراسان جنوبی در اظهارنظری درخصوص این حادثه می‌گوید: «آنتن دهی مناسبی در محل حادثه وجود ندارد. « باید احتمال داد که شبکه ارتباطات بین گروه نظارت بر ارتباطات و علائم الکتریکی راه‌آهن و راننده یا مسئول ریل با گروه ایمنی می‌توانسته به‌سادگی مختل شده باشد و به‌عنوان مثال هشدار با تاخیر منتقل شده یا به‌درستی به راننده منتقل نشده باشد. این را که این فرضیه تا چه میزان محتمل است و می‌تواند درست باشد ما نمی‌توانیم تعیین کنیم اما روشن است در گزارشی که کمیسیون بررسی سوانح ریلی به‌زودی ارائه خواهد کرد، اختلال در ارتباطات حتما می‌تواند در میان زنجیره علل و عوامل احتمالی حادثه واژگونی قطار مسافربری مشهد– یزد جای داشته باشد.

سناریوی پنجم: اقدام خرابکارانه

سناریوی دیگری که می‌تواند در این سانحه تلخ به‌وقوع پیوسته باشد، اقدام خرابکارانه است. از صبح سانحه که اطلاع‌رسانی‌ها محدودتر و گنگ‌تر بود و فضای پیرامون حادثه غبار آلودتر به نظر می‌رسید، در همین بستر نیز افکار عمومی با مشاهده دستگاه بیل مکانیکی در مسیر ریل قطار، آن هم درست ۵:۳۰ صبح، گمانه‌زنی می‌کردند که شاید این مانع عمداً روی ریل قرار گرفته باشد، حتی در گفت‌وگو با یکی از کارشناسان حوزه حمل‌نقل ریلی نیز به ما گفته‌شد که احتمال اقدام خرابکارانه وجود دارد. گفتیم که براساس یکی از تئوری‌ها هنگام صدور تاییدیه از ناحیه گروه نظارت بر ارتباطات و علائم الکتریکی راه‌آهن برای حرکت قطار دستگاه بیل مکانیکی روی ریل حضور نداشته و پس از شروع حرکت قطار از ایستگاه روی ریل قرار گرفته است. در این حالت باید در نظر گرفت چرا این مانع در این زمان کوتاه به سمت ریل حرکت کرده و فاصله ایمن را حفظ نکرده است. آیا عمدی در کار بوده؟ پاسخ این سوال مشخص نیست اما رئیس سازمان مدیریت بحران کشور این احتمال را تکذیب می‌کند، به گفته وی «تورریستی بودن حادثه خروج قطار مشهد یزد صحت ندارد. امشب جلسه شورای تامین در شهر طبس تشکیل می‌شود تا بتوانیم ابعاد حادثه را بررسی کنیم. باید درباره چگونگی واژگونی بیل مکانیکی، اعضای کمیسیون نفره تشخیص سوانح ریلی پاسخ تخصصی خود را اعلام کنند اما تورریستی بودن این حادثه محتمل نیست و صحت ندارد. « این اظهارنظر اما درحالی صورت گرفته که هنوز کمیسیون سوانح ریلی نظر نهایی خود را اعلام نکرده است.

علی صولتی
خبرنگار گروه جامعه

۵:۳۰ صبح چهارشنبه، ۱۸ خرداد، قطار مسافربری مشهد-

یزد با مجموع ۴۳۰ نفر خدمه و مسافر در کیلومتر ۸۵ طبس به یزد، یعنی ایستگاه مینو از ریل خارج شد و سانحه‌ای دیگر را رقم زد. در این سانحه متأسفانه شماری از فوتی‌ها و مصدومان را که اطلاعات و آمارشان هنوز درحال به‌روزرسانی است، بر جای گذاشت. بنابر گزارش رئیس اورژانس استان یزد، آخرین آمار جان‌باختگان تا این لحظه ۲۱ نفر و آمار مصدومان ۸۶ نفر اعلام شده است که حال پنج نفر نیز وخیم گزارش شده. در طول صبح تا عصر روز چهارشنبه گمانه‌زنی‌ها درخصوص علت این حادثه مبنی بر برخورد یک دستگاه بیل مکانیکی حاضر در ریل با این قطار بود اما اینکه دقیقاً چه اتفاقی رخ داده و چه کسی باید پاسخگوی این سانحه تلخ باشد، کماکان نامشخص است. آنچه در رسانه‌ها و افکار عمومی بیان می‌شود می‌توان فهمید که چند عامل مختلف می‌توانند در بروز این حادثه دخیل باشند که هریک را باید در سناریویی جداگانه بررسی کرد. در این گزارش ضمن ارائه اطلاعاتی از ابعاد ماجرا، هر سناریو به‌طور جداگانه مورد بررسی قرار خواهد گرفت.