

# اول حادثه، بعد پیشگیری!

## یادآوری چند حادثه

نمی‌توان کتمان کرد که در مورد ایمن سازی معابر تهران کارهای زیادی انجام شده است. همچنین انصاف حکم می‌کند یادآور شویم اکثر ماموران راهنمایی و رانندگی با وجود دشواری کارشان از یک سو و کمبود امکانات از سوی دیگر، می‌کوشند کنترل دقیقی برایمندی عبور و مرور خودروها در تهران بزرگ اعمال کنند. اما آن اقدامات، و این وظیفه‌شناسی برای جلوگیری

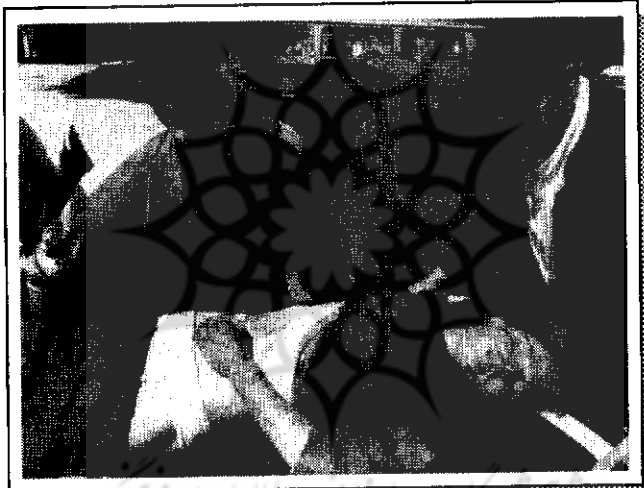
از وقوع رویدادهای خونبار و تاثرانگیز کافی نیست، که اگر کافی بود باید بعد از حادثهٔ تکان دهندهٔ ولنجک که در جریان آن کودکانی که با یک مینی‌بوس عازم مدرسه بودند کشته شدند، ما شاهد رویدادهای پرتلفات رانندگی در تهران بزرگ نمی‌شدیم. اما چنین حوادثی گه‌گاه در تهران تکرار می‌شود. مثلاً مدتی قبل یک حادثه در نزدیکی پل تقاطع بزرگراه شیخ فضل‌الله نوری با ستارخان موجب آتش گرفتن چند وسیلهٔ نقلیه و زنده زنده سوختن سرنشینان آنها شد. از طرفی، در تعدادی از معابر

تهران نقائص مهندسی موجب بروز حوادث پیاپی می‌شود که در جریان آنها یکی دو نفر مجروح و یا کشته می‌شوند. از جملهٔ این معابر می‌توان به بزرگراه آیت‌الله صدر اشاره کرد که هفته‌ای نیست که در آن حادثه در دناکی اتفاق نیفتد.

اینک برای مدتی کوتاه حوادث رانندگی تهران را رها می‌کنیم و سری به جاده‌های بین شهری می‌زنیم:

در تعدادی از محورهای کشور مناطق خطر خیزی وجود دارد که تاکنون جان صدها نفر را گرفته و میلیاردها ریال نیز به اقتصاد کشور زیان وارد کرده است. حوادثی را که در مسیر مشهد به نیشابور و مشهد به تربت حیدریه و

تلویزیونی ضمن شرح دادن چگونگی وقوع حادثه، به همین دلایلی که شرح دادیم اشاره داشت و می‌گفت شیب تند خیابان اینجاب می‌کند یا باید تردد وسایط نقلیه سنگین (که غالباً حامل مصالح ساختمانی هستند) در این خیابان ممنوع شود، و یا ترتیبی دیگر، که تشخیص آن در صلاحیت کارشناسان است اتخاذ شود. همین مسؤول می‌گفت ابعاد فاجعه می‌توانست از این هم وسیع‌تر باشد، زیرا بنزین



از خوروهایی که کامیون حامل مصالح ساختمانی آنها را در هم کوبیده است، بر سطح خیابان جاری شده بود و اگر جرقه‌ای زده می‌شد جهمی به وجود می‌آمد.

در مصاحبه‌ای دیگر، یک مسؤول راهنمایی و رانندگی تذکر داد که تردد وسایط نقلیه سنگین، و از جمله کامیون‌های حامل مصالح ساختمانی در روز ممنوع است و رانندهٔ کامیون حادثه آفرین با نادیده گرفتن این ممنوعیت در ساعات غیرمجاز مبادرت به حمل مصالح به داخل شهر کرده است. این گفته نیز مؤید این واقعیت است که در این مسیر پرخطر مامورینی که جلوی حرکت این رانندگان قانون شکن را بگیرند حضور نداشته‌اند.

سرنشینان چند اتومبیل که در حال عبور از خیابان استخر، در تهران پارس تهران بودند هرگز گمان نمی‌کردند که اجل چون باد از قفای ایشان در حال فرارسیدن است. آن‌ها زمانی حضور اجل را احساس کردند که خودروی حامل ایشان چون آهن پاره‌ای به گوشه‌ای پرت شد. اینک یک ماهی بیشتر از آن رویداد خونبار و تکان‌دهنده نمی‌گذرد. اما خیلی‌ها ماجرا را فراموش کرده‌اند، همچنانکه ماجراهای خونبار

مشابه را به طاق نسیان سپرده‌اند. اگر چنین نبود، حادثه مورد بحث هرگز به وقوع نمی‌پیوست، زیرا که پیشتر هم در همین خیابان، و به دلایل مشابه، نظیر این حادثه رخ داده بود و علل وقایع را نیز همگان دریافته بودند.

خیابان استخر تهران پارس دارای شیب بسیار تندی از شمال به جنوب است و لذا وسایط نقلیه سنگینی که از این مسیر عبور می‌کنند باید هم از لحاظ فنی بی‌نقص باشند و هم رانندگانی محتاط، و با سرعت کم آنها را

برانند. اما این شروط هم برای به حداقل رساندن امکان وقوع حوادث رانندگی در این مسیر کافی نیست، بلکه لازم است یک سلسله اقدامات فنی و مهندسی برای اصلاح این خیابان نیز انجام شود. علاوه بر همه این‌ها باید همواره چند مامور راهنمایی و رانندگی در قسمت‌های مختلف این مسیر مستقر باشند و با رانندگان خاطی و بی‌احتیاط برخورد جدی قانونی کنند.

اگر همهٔ این اقدامات و پیش‌بینی‌ها انجام می‌شد ما شاهد حادثهٔ تاسف‌انگیز روز ۲۷ مهرماه در این خیابان، که در واقع تکرار حوادث قبلی بود نمی‌شدیم.

ساعاتی پس از این حادثه یک مسؤول ارشد سازمان آتش‌نشانی تهران در مصاحبه‌ای

که در آغاز سال جاری اتفاق افتاد به یاد آوریم تا متوجه شویم عدم توجه به نقاط خطر خیز جاده‌های کشور چگونه بهترین فرزندان ما را به کام مرگ می‌کشد؟ حادثه سقوط یک اتوبوس به دریاچه سدکرج را به یاد آوریم تا متوجه شویم عدم توجه به نیازهای پلیس راه می‌تواند به تکرار چه فجایعی منجر شود؟

اگر بخواهیم سیاهه این گونه حوادث را یک به یک بیاوریم باید صفحات زیادی را سیاه کنیم. یادآوری تمامی خاطرات تلخ گذشته نیز نه ضرورتی دارد و نه دردی را درمان می‌کند. اگر قرار باشد با تعمق به علل این گونه رویدادها توجه کنیم و برای جلوگیری از تکرار آن‌ها چاره‌ای بیندیشیم ذکر همین چند مورد کفایت می‌کند.

همچنین کافی است به آمار ارائه شده در دومین کارگاه پیشگیری از سوانح و حوادث توجه کنیم تا دریابیم بابت عدم پیشگیری از حوادث چه بهای گزافی می‌پردازیم. در این کارگاه که مقارن حادثه خیابان استخر، در شهر مشهد تشکیل شده بود یک مقام ارشد وزارت بهداشت و درمان و آموزش پزشکی اعلام کرد سالی سه هزار نفر در حوادث رانندگی درون و بیرون شهری ایران کشته می‌شوند. علاوه بر این، ۳۴۰۰ نفر در سوانح سوختگی فوت می‌کنند. اگر مجموع مجروحان این حوادث را درازای هر کشته سه مجروح در نظر بگیریم متوجه می‌شویم که فقط بابت دو نوع حادثه مانع‌افلات و مجروحاتی داریم که مساوی است با تلفات و مجروحان یک جنگ تمام عیار! در همین اجلاس همچنین گفته شد حوادث رانندگی سالانه حدود سه هزار میلیارد ریال به اقتصاد کشور خسارت می‌زند و ۲۵۰ میلیارد ریال نیز در بخش درمان مجروحان سوانح رانندگی هزینه می‌شود ولی متأسفانه برای پیشگیری از بروز این سوانح هیچگونه بودجه‌ای پیش‌بینی نمی‌شود. (کیهان ۶ آبان ۷۷) مدتی بعد رئیس سازمان پزشکی قانونی نیز آماری از میزان تصادفات رانندگی ارائه کرد که به راستی تأمل برانگیز است. دکتر حسین توفیقی (رئیس سازمان پزشکی قانونی) گفت: میزان تصادفات رانندگی در ایران دوپست برابر بیشتر از میزان استاندارد جهانی است. (روزنامه‌های ۷۷/۸/۱۶)

آمار کشته‌شدگان در حوادث رانندگی بسیار متفاوت است. یک آمار را از قول یک مقام قبلاً نقل کردیم. اما جالب است که بدانید چند روز

بعد (۲۳ آبان ۷۷) روزنامه کیهان به نقل از آقای رثوفی دبیرکل شورای هماهنگی ترافیک کشور نوشت در سال گذشته ۱۳ هزار و ۶۰ نفر در حوادث رانندگی در جاده‌های کشور جان باختند (از خبر استنباط می‌شود که آمار تلفات رانندگی در شهرها در آن ملحوظ نشده است). نکته جالب‌تر این که چند سال قبل، وزیر راه و ترابری وقت میزان کشته‌شدگان در حوادث رانندگی کشور را سالی ۳۰ هزار نفر اعلام کرده

## فقط حوادث رانندگی سالی ۱۳ هزار ایرانی را به کام مرگ می‌کشد و ۳ هزار میلیارد ریال به اقتصاد کشور زیان می‌رساند.

بود. این گوناگونی آمار گویای این واقعیت هم هست که با این موضوع برخوردی جدی و عمیق نمی‌شود.

تعمق در مورد علل این قبیل رویدادها نشان می‌دهد علت وقوع آن‌ها عمدتاً در چند مورد خلاصه می‌شود:

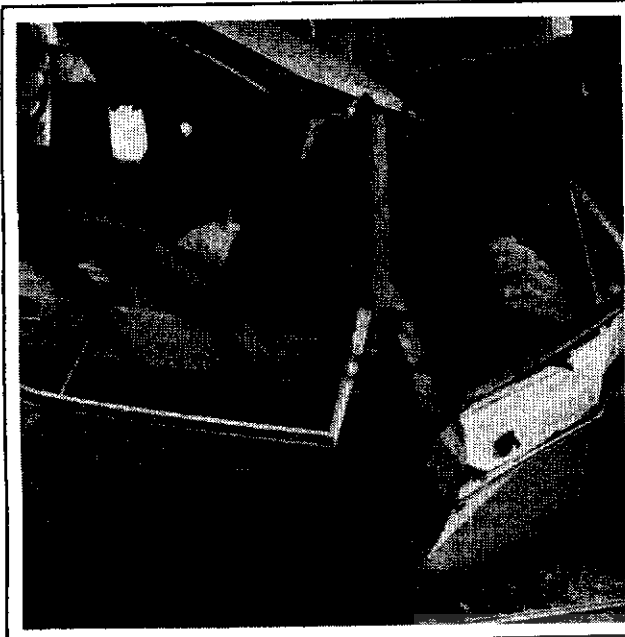
- اشکالات فنی - مهندسی که غالباً با هزینه‌ای نه چندان سنگین قابل رفع است. به عنوان مثال به محور قزوین - تاکستان استناد می‌کنیم. این محور تا چند سال پیش از جمله پرخطرترین محوره‌های کشور محسوب می‌شد و هفته‌ای نبود که چند حادثه رانندگی خونبار در آن اتفاق نیفتد. وزارت راه و ترابری پس از یک بررسی دقیق به این نتیجه رسید که با تعریض قسمت‌هایی از این جاده و پاره‌ای اصلاحات مهندسی می‌توان هم رفت و آمد وسایط نقلیه در این محور را روان کرد، و هم خطر تصادف‌های رانندگی را به حداقل کاهش داد. این کار انجام شد و این محور به صورت جاده‌ای ایمن درآمد.

در تهران نیز پس از حادثه تصادف مینی‌بوس کودکان در ولنجک، معایب مهندسی این خیابان برطرف شد. به نحوی که این خیابان اکنون تا حد زیادی از بابت آمد و شد وسایل نقلیه ایمن شده است.

- خیره سوری و قانون شکنی عده‌ای از رانندگان که خیابان‌های شهرها و جاده‌های کم عرض را پیست مسابقات اتومبیل‌رانی می‌پندارند و متأسفانه با آنان برخوردی که دیگران را عبرت دهد نمی‌شود. در بسیاری از کشورها چنین رانندگانی را علاوه بر پرداخت جریمه سنگین، به حبس و محرومیت از رانندگی برای چند سال (و در مواردی برای همه عمر) محکوم می‌کنند. در حالی که ما فقط به دریافت جریمه و احياناً ضبط موقت گواهینامه آنان بسنده می‌کنیم.

- نقص فنی خودروها یکی دیگر از علل عمده تصادف‌های پرتلفات رانندگی است. معاینه فنی خودروهای سبک و سنگین گاهی در دستور کار سازمان‌های مسؤول قرار می‌گیرد. اما خیلی زود این موضوع مهم مجدداً به فراموشی سپرده می‌شود. در حالی که براساس آمارهای منتشره از سوی سازمان‌های صلاحیت‌دار کشور نقص فنی وسایط نقلیه یکی از مهم‌ترین عوامل وقوع حوادث خونبار رانندگی است.

- کمبود امکانات پلیس راه در جاده‌ها (و پلیس راهنمایی در شهرها) با هدف مهارزدن برخیره سری و قانون‌شکنی رانندگانی که خود را مقید به هیچ قیدوبندی نمی‌دانند یکی دیگر از عوامل حدوث تصادم‌های شدید رانندگی است. فقط کسانی که دائم در سفر هستند می‌دانند امکانات کنونی پلیس راه با نیازهای واقعی چقدر فاصله دارد. ذکر خاطره‌ای از یکی از همکاران ماهنامه می‌تواند تا حدودی این فاصله را نشان دهد. این همکار تعریف می‌کرد: تابستان امسال از مسیر قزوین عازم رشت بودم. چند کیلومتر مانده به منجیل متوجه شدم یک اتومبیل پلیس راه کنار جاده ایستاده و حرکت اتومبیل‌ها را در یکی از پیچ‌های تند که سبقت گرفتن در آن بسیار خطرناک است کنترل می‌کند. در همین زمان راننده یک اتومبیل پژو در همان پیچ از اتومبیل من و چند اتومبیل دیگر به نحو خطرناکی سبقت گرفت. مامور پلیسی که کنار جاده ایستاده بود به راننده خاطی ایست داد، اما راننده پژو بی‌توجه به این فرمان با همان سرعت به مسیر خود ادامه داد. ماموران آژیرکشان به



دنبالش افتادند و چون اتومبیل آن‌ها پر قدرت بود، و از طرفی راننده پژو به نزدیکی منجیل رسیده بود، ناگزیر شد از سرعت خود بکاهد و سرانجام متوقف شود. هنگامی که ماموران سرگرم کنترل مدارک راننده پژو بودند من از کنار آن‌ها گذشتم. منجیل را پشت سر گذاشتم، از تونل‌های سد سفیدرود نیز عبور کردم و در پیچ و خم جاده کوهستانی و خطرناک منتهی به رودبار می‌راندم که ناگهان همان اتومبیل پژو با سرعتی سرسام‌آور، و بدون توجه به این که من از قصد سبقت گرفتنش بی‌اطلاعم در سر یک پیچ تند چنان ناگهانی و برق‌آسا از من سبقت گرفت که به شدت دستپاچه شدم و هیچ نمائده بود که اتومبیل را به دیواره کوه بکوبم. اعصابم متشنج شد و بدنم به لرزه افتاد. به قدری منقلب بودم که در خیابان اصلی رودبار لحظاتی توقف کردم تا کمی آرام شوم. دقایقی بعد دوباره به راه افتادم، اما اعصابم چنان متشنج بود که مجبور شدم چند کیلومتر بعد از رودبار جلوی یک قهوه‌خانه توقف کنم. ربع ساعتی بعد همان اتومبیل پلیس رسید و در همان نقطه توقف کرد تا این بار اتومبیل‌هایی را که از سمت رشت می‌آمدند کنترل کند. به اتومبیل نزدیک شدم و با لحن گلایه‌آمیزی ماجرای سبقت گرفتن آن پژو را برای ماموران شرح دادم. افسر پی که در اتومبیل نشسته بود به جای روترش کردن، گواهینامه ضبط شده راننده پژو را نشانم داد و گفت پنج هزار تومان هم جریمه‌اش کردم، دیگر چه می‌توانستم بکنم؟

به اصطلاح، حرفمان گل انداخت و من از نحوه انجام وظیفه او و همکارانش پرسش کردم. جواب داد ما باید از همان جایی که قبل از منجیل ما را دیدید تا همین جا را پوشش بدهیم. آیا می‌توانیم؟ در این مسیر کوهستانی حداقل به سه تیم گشتی نیاز است تا بتوان با رانندگان متخلف به طور موثری برخورد کرد.

این مأمور از میزان حقوق و سختی کار خودش و همکارانش حرف‌هایی زد که من هم متأسف، و هم شرمسار شدم.

### چه باید کرد؟

انجام اصلاحاتی در مسیرهای خطرناک درون و برون شهری، تقویت نیرو و امکانات پلیس راه و راهنمایی و رانندگی و پرداخت حق سختی خدمت به مأمورانی که در چهارراه‌های

آلوده شهرها و یا جاده‌های خطرناک خدمت می‌کنند، می‌تواند حوادث خونبار رانندگی را به حداقل برساند. اما کارهای دیگری هم هست که باید انجام شود.

ما باید در این مقوله و مقولات دیگری که به سلامت شروندانمان مرتبط است اصل پیشگیری را مقدم بر هر تمهیدی بدانیم. باید هر حادثه ما را به برنامه‌ریزی برای جلوگیری از تکرار حوادث مشابه وادار کند. حتی وقتی حادثه‌ای به خیر می‌گذرد نباید چنین بیندازیم که امکان تکرار آن وجود ندارد. لازم است به دو رویداد که اخیراً اتفاق افتاده است اشاره کنیم تا لزوم اصل پیشگیری کاملاً قابل درک شود.

**کمی مسئولیت شناسی و بهادان به مای انسان‌ها می‌تواند جلوی بسیاری از رویدادهایی را که به قیمت مرگ انسان‌ها و وارد آمدن زیان‌های سنگین تمام می‌شود، بگیرد.**

- ۱- چند هفته قبل یک مأمور فداکار آتش‌نشانی که برای نجات یک مقنی حادثه دیده به داخل چاه رفته بود جان سپرد.
- ۲- یک تانکر حامل گاز مایع که راننده‌اش قصد تخلیه محموله را در منبع ساختمان

آلومینیوم داشت، دچار نشستی شد و منطقه وسیعی در معرض یک خطر فاجعه‌آمیز قرار گرفت.

در مورد حادثه اول باید گفت مرگ آن مأمور آتش‌نشانی و همچنین مقنی‌هایی که طی سال‌های اخیر در چاه‌ها جان باخته‌اند فقط معلول روحیه باری به هر جهت گذراندن ما است. ما این نکته بدیهی را بارها آزموده‌ایم که بسیاری از چاه‌ها انباشته از گازهای مسموم‌کننده است. معهداً به خود زحمت نداده‌ایم ضوابطی برقرار کنیم که ساختمان سازها و یا مالکینی که به هر دلیل قصد حفر، تعمیر، تخلیه و یا بازسازی چاه را دارند موظف باشند امکانات ایمن‌سازی محیط کار مقنی‌ها را فراهم سازند، و یا مقنی‌هایی را به کار گیرند که خود چنین امکاناتی را در اختیار دارند. همین روحیه سهل‌انگاری را در مورد پی‌کنی ساختمان‌ها هم می‌توان مشاهده کرد. در همین تهران طی سال‌های اخیر چند حادثه هنگام پی‌کنی روی داده و چند نفر زیر خروارها خاک جان باخته‌اند؟ کمی مسئولیت شناسی و بهادان به جان انسان‌ها می‌توانست جلوی این فجایع را بگیرد و یا دست کم می‌توانست به اتخاذ رویه‌هایی منجر شود که پی‌کنی و خاک‌برداری، خصوصاً پی‌کنی‌های عمیق فقط با نظارت مهندسین ذیصلاح یک سازمان مسؤل - مثلاً شهرداری - مجاز باشد.

اما در مورد حادثه دوم - یک روز جمعه، تانکر عظیمی مملو از گاز مایع تا مرز انفجار جلو رفته است. مشابه همین تانکر چند سال پیش در یک منطقه ساحلی اسپانیا منفجر شد که پانصد کشته - صدها زخمی و ویرانی کامل یک منطقه وسیع حاصل آن بود.

مطبوعات تفصیل ماجرای تانکر حامل گازی را که راننده اش قصد داشت محموله آن را در مخازن ساختمان آلومینیوم تخلیه کند چاپ کردند. تلویزیون نیز فیلمی از مراحل بی خطر سازی این تانکر پخش کرد. بنابراین به نظر می رسد شرح دادن مجدد ماجرا لزومی نداشته باشد. مأموران آتش نشانی و راهنمایی و رانندگی با یک برنامه ریزی دقیق، و اجرای دقیق تر آن توانستند این غول مرگ آفرین را به خارج شهر هدایت کنند. اما باید هشدار داد همیشه کار به خیر و خوشی تمام نمی شود. در همین مورد اگر راننده تانکر موقع شناس، خونسرد و شجاع نبود امکان داشت قبل از رسیدن مأموران آتش نشانی و راهنمایی و رانندگی تانکر منفجر شود. بخشی از خیابان جمهوری را با خاک یکسان سازد و عده زیادی را به کام مرگ بفرستد. در این مورد خوشبختانه راننده خونسرد، وظیفه شناس و با وجدان بود، لذا وقتی متوجه شد گاز به طرز خطرناکی نشست می کند و هر آن امکان انفجار تانکر وجود دارد به جای دست پاچه شدن، فرار کردن و یا ارتکاب عملی نسنجیده که به انفجار بیانجامد از همه آدمها و امکاناتی که در دسترس او قرار داشتند استفاده کرد تا مأموران آتش نشانی و راهنمایی و رانندگی سر رسیدند و این محموله خطرناک تر از یک بمب نیرومند را به خارج شهر منتقل کردند.

بار دیگری که چنین حادثه ای رخ دهد، باز هم شانس با ما خواهد بود؟

راستی پس از این حادثه برای جلوگیری از تکرار آن چه اقداماتی انجام شده است؟ آیا سازمان های مسؤول نشستند و بررسی کردند که چه باید کرد تا امکان تکرار این قبیل رویدادها به حداقل برسد؟ آیا کسی از خود پرسید چرا ضوابطی وجود ندارد که تعیین کند برای پمپاژ گاز مایع از یک تانکر به مخزنی که در ارتفاع قرار دارد استفاده از چه تجهیزاتی الزامی است؟ (به قراری که در خبرها آمده بود در حادثه

## تلفات سالیانه حوادث رانندگی و سوانح سوختگی در کشور ما به تنهایی برابر است با تلفات یک جنگ تمام عیار!

مورد بحث عامل نشت گاز قرار داشتن مخزن ذخیره گاز در ارتفاع و نبود امکانات لازم برای پمپاژ کردن محموله تانکر به آن بوده است.

در حادثه های مشابه، وقتی افکار عمومی از مصیبت وارده سخت آزرده خاطر می شود تازه مسؤولین به فکر چاره جویی می افتند، خصوصاً اگر یک مقام مسؤول نیز پی گیر ماجرا شود. مثلاً در مورد همین حادثه خیابان استخر یک قاضی دقیق وظیفه شناس، مأمور رسیدگی به علت حادثه و تعیین مقصر یا مقصران شد. ظاهراً برخورد جدی این قاضی با موضوع سبب شد که شهرداری منطقه به فکر چاره جویی بیفتند و لذا دو روز بعد از حادثه اقداماتی برای ایمن سازی این خیابان آغاز شد. روزنامه ایران در شماره ۳۰ مهرماه خود عکس و خبری را چاپ کرد که نشان می داد مأموران شهرداری در حال نصب سرعت گیر در قسمت های مختلف این خیابان هستند.

همچنانکه یادآور شدیم قبلاً هم در همین منطقه بارها تصادف های منجر به مرگی اتفاق افتاده بوده است و مسؤولین نیز از علل وقوع این حوادث آگاهی داشته اند، اما برای کاستن از عوامل بروز حوادث بعدی هیچ اقدامی انجام نداده بودند، ولی چون این بار، هم ابعاد حادثه وسیع تر بوده، و هم یک قاضی جدی پی گیر ماجرا شده است با دستپاچگی شروع به انجام کارهایی کرده اند که اگر قبلاً می کردند حادثه دردناک ظهر روز ۲۷ مهر اتفاق نمی افتاد و خانواده هایی به عزا نمی نشستند!

### فراموش کار نشویم!

غیر از حوادث رانندگی، ریزش آوار و خفگی در چاه هزاران حادثه در شهر و بیرون شهر ما را تهدید می کند. جبر زندگی ماشینی انسان را در برابر مخاطرات متعدد، و در مواردی ناشناخته قرار داده است. باید این خطرات را شناسایی، و برای از بین بردن آنها چاره اندیشی کرد. یا اگر خطرناکی هستند که نمی توان آنها را ریشه کن ساخت لااقل تمهیداتی اندیشید که در صورت بروز، ضایعات آنها در حداقل باشد.

همین امسال شاهد رویدادهایی بوده ایم که قابل پیش گیری بوده اند. اما برای مقابله با آنها برنامه ریزی و چاره اندیشی نشده بود: مثلاً اگر ما روحیه پیش گیری داشتیم می توانستیم عواقب وقوع سیل و رانش زمین در منطقه ای چون ماسوله را پیش بینی کنیم و با اجرای برنامه هایی از قبیل تغییر مسیر بخشی از جاده این منطقه مانع شویم گروهی از هم وطنانمان زیر هزاران تن گل و لای مدفون شوند.

پیشنهاد می کنیم در ستادهای حوادث غیر مترقبه واحدهای پژوهشی ویژه ای تاسیس شود که کار آنها منحصراً تحقیق برای شناسایی عوامل خطرناک طبیعی و غیر طبیعی باشد. همچنین لازم است در شهرها شهرداری ها موظف باشند نه فقط در زمینه ایمنی ترافیک و ساختمان سازی، بلکه در مورد تمامی عواملی که می توانند سلامت شهروندان را به مخاطره بیاندازند، تحقیق کنند و برنامه های پیشگیرانه مناسبی برای هر مورد به اجرا بگذارند.

حادثه به خیر گذشته نشت گاز از یک تانکر گاز مایع نشان داد ما همواره در معرض مخاطرات ناشناخته ای قرار داریم. اگر این مخاطرات را بشناسیم و برای مقابله با آنها چاره اندیشی کنیم ناگزیر نخواهیم بود هر چند صباح حوادث دردناک و تائر آوری را شاهد باشیم و بابت آنها تاوان های سنگین هم بپردازیم.

فراموشکار نباشیم و جان انسان ها را با تقدم دادن به اصل پیش گیری در برابر حوادث ایمن کنیم.

