

از ۵۰۰ نقطه حساس حادثه خیز که در جاده های کشور وجود دارد تاکنون ۲۰۰ نقطه مشخص شده که برای رفع آنها درخواست سه هزار میلیارد ریال از سوی وزارت راه و ترابری شده است .

در حوادث جاده ای سال ۱۳۷۹ ، ۱۷ هزار نفر کشته ، ۱۰۸ هزار نفر مجروح و بیش از پنج هزار میلیارد ریال خسارت مالی به جای ماند آمار کشته شدگان حوادث جاده ای در سال ۱۳۸۰ به ۱۹ هزار و ۷۰۰ نفر افزایش یافت . افزایش ۳۰۰ هزار خودرو جدید به ناوگان حمل و نقل کشور و از سوی دیگر افزایش سرعت آنها در جاده ها و بزرگراهها از عوامل افزایش تصادفات اعلام شده است .

وزیر راه و ترابری کشور گفت : تکلیف شرعی و انسانی این است که

# تلفات جاده ای ؛

# در آسیا اول هستیم

بهرام غفاریان | bghafarian@journalist.com

طرح ویژه رفع نواقص جاده ای به عنوان یکی از طرحهای اول کشور مدنظر قرار گیرد .

در کشورهای پیشرفته ، تحقیقات وسیع و دامنه داری در مراکز تحقیقاتی راجع به علل وقوع تصادفات و راههای جلوگیری از آن ارزیابی و محاسبه مقدار ضایعات و هزینه آن انجام شده است . این مطالعات نشان می دهد که بهبود برنامه ریزی ، طراحی جاده ها ، ساخت و نگهداری راهها ، راه حل مناسبی برای جلوگیری از بروز تصادفات می باشد . اما در ایران چگونه است؟ کارشناسان معتقدند که سطح استاندارد و ایمنی جاده های کشور پایین است بطوری که تلفات جاده ای ایران ۱۶ برابر کشورهای توسعه یافته می باشد . از سوی دیگر قوانین راهنمایی و رانندگی نه از سوی رانندگان اجرا می شود و نه از سوی ماموران راهنمایی و رانندگی نظارت بایسته ای صورت می گیرد . به راستی گره کور افزایش تصادفات جاده ای کجاست و چگونه باز می شود کارشناسان پاسخ می دهند :

## آمار چه می گوید

مهندس محمود صرافین کارشناس امور شهری در گفتگو با ایسنا درباره مرگ و میرهای جاده ای (۱۷ هزار کشته در سال ۱۳۷۹) گفت : این آمار در همان صحنه تصادف لحاظ شده است در حالی که براساس استانداردهای جهانی آمار کشته شدگان جاده ای تا ۳۰ روز پس از تصادف باید به عنوان معیار در نظر گرفته شود . در واقع آمار کشته های ما براساس معیارهای جهانی در سال ۱۳۷۹ در حدود ۲۲ هزار نفر بوده است با این وجود آمار کشته شدگان جاده ای با شاخص ۱۱ درصدی در حال رشد می باشد .

وی افزود : اما این شاخص در کشور آمریکا به صورت مشهودی کاهش

پیدا کرده بطوری که در سال ۱۹۳۵ به ازای هر ۱۰ هزار وسیله نقلیه تعداد ۱۳/۷ کشته در سال ۱۹۶۰ ، ۵/۱۲ نفر و در سال ۱۹۸۴ آمار کشته شدگان به ۲/۶۵ نفر کاهش پیدا کرده است . در حالی که آمار کشته شدگان در ایران نسبت به سال ۱۳۵۹ حدود ۸ برابر افزایش یافته است .

صرافین با اشاره به تصادفات ناشی از نقایص جاده ای آن را به هفت دسته طبقه بندی کرد و اظهار داشت : ۴۷ درصد از تصادفات به علت نبود یا کمبود علامت های افقی و عمودی ترافیکی ، ۲۷ درصد از آنها به دلیل باریکی و کم عرض بودن جاده ها ، ۹ درصد به علت لغزندگی و یا عدم کیفیت مطلوب آسفالت ، ۶ درصد به علت نبود شاهراه ، ۵ درصد به دلیل عناصر جداکننده ترافیکی ، ۳ درصد وجود چاله ها و ناهموار بودن جاده ها و ۳ درصد نیز به دلیل موانع دید می باشد . وی در ارتباط با مقدار نسبی



نشان می دهد در حالی که براساس نسبت تعداد خودروهای موجود در کشور این رقم باید به ۵۰۰ نفر می رسید .

## نخستین گام ایمن سازی راهها، اصلاح قوانین راهنمایی و رانندگی است

مهندس قربانی کارشناس ارشد حمل و نقل معتقد است : مسئولان در ذکر علت تصادفات صرفا به اشتباهات انسانی و فرسودگی وسایل نقلیه و مشکلات راهها اشاره کرده اند ولی هیچ گونه اشاره ای به نحوه اعمال قوانین ومقررات راهنمایی و رانندگی نکرده اند . در حالی که در دنیای حمل و نقل پیشرفته ، نخستین گام در ایمن سازی راهها ، بررسی و اصلاح قوانین ومقررات راهنمایی و رانندگی و نیز کنترل نحوه اعمال آنها و در صورت نیاز تشدید در اجرای آنها می باشد .

این کارشناس در مورد طرح اخیر وزارت راه و ترابری تحت عنوان «تعیین نقاط حادثه خیز» می گوید : برای هر کدام از نقاط حادثه خیز بودجه اختصاص یافته ولی باتوجه به اینکه شناخت کاملی از موضوع وجود ندارد و سازمان مدیریت هم برحسب شناخت خود تصمیم گیری می کنند لذا بودجه محول شده در این راستا کفایت نمی کند . وی می افزاید : از آنجا که اکثر جاده های کشور حدود ۴۰ تا ۵۰ سال قبل ساخته شده اند لذا بهسازی نیز بر روی همان جاده ها انجام می شود و در نتیجه همان اشتباهات قبلی بر روی جاده ها تکرار می گردد .

## فرهنگ استفاده مناسب از اتومبیل را فرا نگرفته ایم

مهندس بیهقی عضو هیئت مدیره گروه تخصصی ترافیک استان تهران در پاسخ به این سؤال که دلایل افزایش تصادفات در کشور چیست؟ می گوید : پلیس از نظر تجهیزات ، پرسنل و آموزش قادر به برخورد موثر نیست و از همه مهمتر اینکه مردم آموزش های لازم برای ارتقاء فرهنگ استفاده مناسب و صحیح از ماشین را فرا نگرفته اند بنابراین تعداد و شدت تصادفات و ضایعات ناشی از آن نیز در کشور ما سیر صعودی یافته است .

## پایین بودن سطح ایمنی جاده ها

این کارشناس ترافیک در پاسخ به این سؤال که استانداردهای ایمنی در کشورهای پیشرفته چگونه رعایت شده است؟ می گوید : این موضوع را می توان از جنبه های مختلفی نظیر راه ، وسیله نقلیه ، اجرای قوانین راهنمایی و رانندگی و فرهنگ و آموزش بررسی کرد . از لحاظ وضعیت جاده ها اکثر

راههای کشور از استاندارد ایمنی مناسبی برخوردار نیستند . طرح هندسی راهها و علائم افقی و عمودی در کشور نیز با مشکل مواجه است و سطح ایمنی وسایل نقلیه از نظر ساخت و نگهداری نیز ضعیف و در سطح پایینی است . علاوه بر اینها رانندگان ما علاقه ای به استفاده از کمربند ایمنی ندارند لذا آمار تصادفات نیز به این سبب بالا رفته است .

## حضور پلیس در جاده های ایران و جهان

مهندس حسین موسوی مسئول واحد نظارت شهرداری منطقه ۱۹ تهران حضور پلیس در جاده های بین شهری ایران را در مقایسه با جهان ضعیف می داند و می گوید : در کشورهای خارجی پلیس راهنمایی و رانندگی در کنار جاده های بین شهری به عنوان ناظر بر تخلفات حضور دارد و اگر اتومبیلی با سرعت غیرمجاز حرکت کند از سوی آنان جریمه می شود . اما در کشور ما زمانی که تصادفی رخ می دهد ماموران راهنمایی و رانندگی مدتی پس از وقوع حادثه در محل حضور می یابند بدون اینکه بدانند آیا اتومبیل مذکور از سرعت غیرمجاز برخوردار بوده یا عوامل دیگری منجر به بروز تصادف شده است .

## طراحی راهها براساس درجه اهمیت

کارشناسان ترافیک و امور شهری معتقدند که کم عرض بودن جاده ها ۷۳/۵ درصد تصادفات جاده ای کشور را به خود اختصاص داده است . اما مهندس محمدمحسن وجدی معاون اداره کل نگهداری راه وزارت راه و ترابری در پاسخ می گوید : کم عرض بودن راهها نمی تواند عاملی برای سانحه خیز بودن جاده ها باشد زیرا هر راهی بسته به تعداد خطوط ومشخصات فنی و مهندسی برای سقف خاصی از ترافیک طراحی می شود و زمانی که راه دو خطه باشد ، اگر ترافیک از محدوده خاصی تجاوز کند ، در صورت داشتن عرض زیاد باز هم باعث جلوگیری از خطر نمی شود . راهها براساس درجه اهمیت و نقش آنها در شبکه ملی طراحی می شوند و اگر بر حسب ترافیک طراحی و سرویس دهی شوند ، سانحه خیز بودن آن نیز بیشتر خواهد شد . وی می افزاید : حدود ۲۰ درصد از تصادفات جاده ای به تغییرات راه و فیزیکی بودن جاده و وسایل نقلیه مربوط می شود و حدود ۸۰ درصد باقیمانده به خود انسانها باز می گردد لذا اگرچه استاندارد بودن راهها مهم است و رعایت مسایل فنی از اهمیت بیشتری برخوردار است اما در کنار آن باید آموزش و فرهنگ سازی هم وجود داشته باشد .