



تصادف؛ نقل و نبات بزرگراه‌های تهران

وضعیت تصادفات رانندگی در پایتخت اعدادی هشدار دهنده است

۲۲

چهارشنبه ۶ اردیبهشت ۱۴۰۲ | ۵ شوال ۱۴۴۴ | سال سی و یکم | شماره ۸۷۵۶

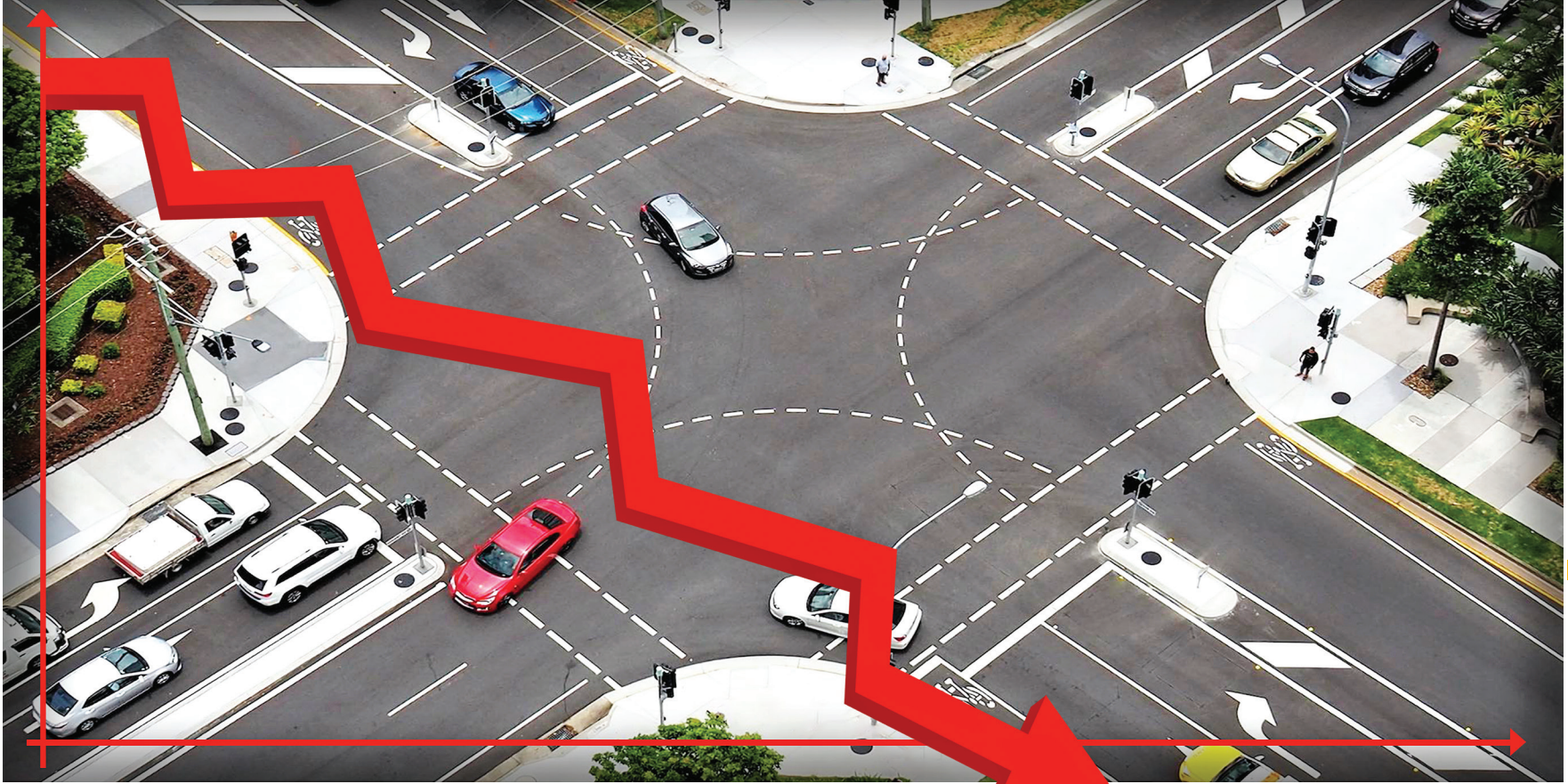
کاهش تصادفات با هوشمندسازی

همشهری به بررسی استفاده از دوربین‌های هوشمند برای مقابله با حوادث مرگبار پرداخت

۲۴



همیشه در شهرها



طرح همشهری هوشمند برای مقابله با حوادث مرگبار



خیابان‌های تهران نیاز به ایمن‌سازی دارند

کاهش تصادفات با مهندسی معابر

گزارش

سیدمحمد فخر
روزنامه‌نگار

تصادفات در تهران؛ موضوعی که بخش زیادی از هزینه‌های جانی و مالی این شهر را در خود فرومی‌برد. از فرسودگی برخی وسایل حمل و نقلی گرفته تا وضعیت معابر و خطای شهروندی همگی می‌توانند در وضعیت تصادفات دخیل باشند. جالب است بدانید بزرگراه‌های آزادگان، امام علی (ع) و شهید یاسینی در سال گذشته بیشترین تصادفات را به خود اختصاص دادند. وضعیت تصادفات در هر یک از معابر شهری دلایل مختلفی دارد، اما فراموش نکنید ایمنی تردد در شهری مثل تهران که روزانه با ۲۰ میلیون سفر شهری مواجه می‌شود، کار آسانی نیست. برای مدیریت چنین کلانشهری باید همه امکانات شهری به خط شود و شورای شهر تهران در پیشانی این مدیریت کار بودجه‌ریزی و طراحی نقشه راه پیشرفت را بر عهده دارد. برای اطلاع از شرایط فعلی ایمنی تردد در پایتخت، آنچه

هست و آنچه باید باشد، سراغی از سیدجعفر تشکری هاشمی، رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران گرفتیم. او می‌گوید: وضعیت حمل‌ونقل مطلوب نیست، اما احیای حمل‌ونقل عمومی این شهر در مسیر درستی قرار دارد. این عضو شورای شهر تهران ادامه می‌دهد: برای تصویر درست و دقیق از شرایط فعلی شهر، به‌نظم هم باید از وضع حمل‌ونقل عمومی بگوییم و هم از وضع ترافیک که گاه و بی‌گاه شرایطش وخیم می‌شود. وقتی یک شهر ایمن و دوستدار شهروندان خودش هست که پیر و جوان و سالم و معلول همه بتوانند در آن تردد بدون دغدغه‌خاطر داشته باشند. او می‌افزاید: متأسفانه در حال حاضر شهر ما دو دستار شهروندان خود است که گاهی مشاهده می‌کنیم سلامت خاطر افراد را هم با مشکل مواجه می‌کند. پیاده‌روهای ما هنوز برای تردد افراد سالم مناسب نیست، چه برسد به افراد سالمند و معلول؛ بنابراین ما وقتی درباره شهر دوستدار اقدار مختلف شهری صحبت می‌کنیم، باید اساس طراحی آن بر

پایه انسان‌محوری و شهروندمحوری باشد؛ یعنی تردد پیاده‌ها در هر شکل به آسانی صورت گیرد. هنوز آمار تصادفات در این شهر بالاست و نیازمند کار جدی در ایمن‌سازی معابر شهری هستیم. تشکری هاشمی به وضعیت ایمنی تهران در حوزه تردهای شهری اشاره می‌کند و توضیح می‌دهد: از سوی دیگر آموزش‌های شهروندی باید توسعه پیدا کند. هنوز احساس می‌شود آموزش‌ها مناسب نیست. پس در بخش حمل‌ونقل عمومی اصلاً شرایط خوبی نداریم. من بارها اعلام کرده‌ام که داشتن سرمایه کلان اصلاً کافی نیست. روزگاری واگن‌های مترو و اتوبوس‌های نوبی داشتیم، اما با گذشت زمان همه آنها فرسوده و نیازمند تعمیر شدند. همانطور که یک انسان برای سلامت نیاز به مراقبت دارد، تجهیزات هم باید نگهداری و تعمیر مناسبی داشته باشند. هم‌اکنون یک انباشتگی و عقب‌ماندگی جدی در نوسازی اتوبوسرانی و مترو داریم.

او به ارائه پیشنهادهایی می‌پردازد: یکی از نخستین طرح‌هایی که در شورای ششم مطرح کردیم این بود که طرح‌های تحولی و بازنگری در تجهیزات حمل‌ونقل عمومی باید به فوریت صورت بگیرد. در این مسیر در سال ۱۴۰۱ اقداماتی صورت گرفت، ولی اصلاً مطلوب ما نبود و به همین خاطر در سال ۱۴۰۲ هم بودجه خوبی برای شهرداری در این زمینه فراهم کردیم که بهانه‌ای برای فراموشی این کار نبود. ما می‌توانیم در این زمینه فراموشی نداشته باشیم. فرصت دادیم و هم قرارمان را بر این گذاشتیم که ماهی یکبار کار پیشرفت حمل‌ونقل را رصد کنیم تا شهرداری به تعهدش عمل و جان و مال شهروندان و راحتی مردم را فراهم کند.

طرح‌ساز هستند و در طول چند دهه مدیریت شهری تلاش کرده این نقاط را شناسایی و نواقص و خطر پذیری را رفع کنند که این فرایند همچنان باید تداوم داشته باشد تا شاهد بهبود نسبی ایمنی باشیم. برای افزایش ایمنی معابر شهری امروز تهران نیازی به ساخت تونل و محورهای بزرگراهی نداریم. چون همه این المان‌ها و زیرساخت‌ها کامل شده و باید به سمت و سوی استفاده بهینه از این ظرفیت‌ها برویم. مورد دیگر در افزایش ایمنی معابر توجه به تجهیزات ترافیکی است که به‌طور مداوم باید بازنگری و به‌روزرسانی شوند. همچنین در این مورد نیاز به حمل‌ونقل هوشمند است تا مدیران و متولیان شهری بتوانند نگهداشت، توسعه و بهره‌برداری درست در راستای ارائه خدمات مطلوب به شهروندان را انجام دهند. نکته دیگری که نباید مورد غفلت قرار گیرد، ایمنی در برخی از نقاط حادثه‌خیز است که این کار کمک می‌کند اگر رانندگانی بنا به هر دلیلی دچار خطای رانندگی شدند در صورت بروز حادثه کمتر آسیب ببینند.

ضرورت ایمنی راه و کیفیت وسایل نقلیه

جانشین رئیس پلیس راهور فراجا: ۵۱ درصد تصادف‌های نروزی مربوط به کیفیت نامناسب خودروهاست



عکس همشهری از تیر پناهپور

ایمنی و کاهش آمار تصادفات شهری و جاده‌ای در حوزه حمل‌ونقل کشور شوند که متأسفانه بیشتر خودروهای تولید داخل قابلیت ایمنی و حفاظت از جان انسان‌ها را ندارند. جانشین رئیس پلیس راهور فراجا با اشاره به آمار ۴۴ میلیون تردد درون‌شهری و جاده‌ای در سال جاری گفت: ما دامی که راه و جاده نالین بوده و تساهلیتی که خودروهای ما از کیفیت پایین و ایمنی بسیار ضعیفی برخوردار هستند نباید انتظار داشته باشیم که آمار جانباختگان در حوزه حمل‌ونقل شهری و جاده‌ای کاهش

چشمگیری داشته باشد. یکی از درخواست‌های پلیس راهور از دولت محترم و تمام دستگاه‌های مرتبط در این حوزه این است که با همکاری یکدیگر و با سرعت بیشتری برای ایمن‌سازی راه‌ها و حمل‌ونقل کشور کارهای شایسته‌تری را انجام دهیم. در این میان نمی‌توانیم نقش شرکت‌های بیمه را نیز کمرنگ بفرماییم؛ لذا از تمام همکاران در حوزه بیمه می‌خواهم برای افزایش موارد مرتبط با ارتقای کیفیت خدمات‌رسانی خود به مردم، اقدامات لازم را انجام دهند.

تصادفات تهران صدرنشین «آزادگان» نکته



چشم‌انداز صفر

سازمان‌ها و ارگان‌های گوناگونی مسئول کاهش تصادفات‌های شدید شهری تصور می‌شوند اما شهرداری‌ها در این زمینه جایگاه برتر دارند و در برخی از کشورهای توسعه‌یافته تصمیم‌گیری‌های تعیین‌کننده مستقیماً بر عهده این ارگان است. شهرداری‌ها تا جایی پیش‌رفته‌اند که نه تنها پروژه‌های عمرانی ترافیکی، بلکه نظارت سامان‌مند بر رفت‌وآمد خودروهای شخصی و محدودیت قانونی تردد آنها را برنامهریزی و اجرا می‌کنند. یکی از پویا - طرح‌های بزرگ ترافیکی در جهان، ۳ دهه قبل با عنوان چشم‌انداز صفر (Vision Zero) برای کاهش حوادث ناشی از برخورد خودروها شروع شد. با وجود اینکه مشارکت‌کنندگان در این طرح، همه مردم از دوچرخه‌سواران تا تولیدکنندگان خودروها هستند اما شهرداری‌ها نقش تعیین‌کننده در این زمینه دارند. در شهر تورنتو کشور کانادا، میزان مرگ‌ومیر ناشی از تصادفات‌های شهری از ۲۸ نفر در سال ۲۰۱۶ به ۴۴ نفر در سال ۲۰۲۲ رسیده ولی تنها از گانه که می‌تواند این عدد را واقعاً به صفر نزدیک کند شهرداری است. سال گذشته میلادی شهرداری ۱۰۰ مسیر خط‌کشی برای منطقه عبور ایمن کودکان و سالمندان ایجاد کرد و هزار نشانه پیاده‌روی عابران را در گذرگاه‌ها نصب کرد. شهرداری تورنتو تقاطع‌ها را بازسازی کرد و دوربین‌ها را نصب کرد تا از رانندگان متخلفی که با سرعت زیاد حرکت می‌کنند یا از چراغ قرمز عبور می‌کردند، عکسبرداری کند. هدف این بود که سرعت در بیشتر معابر به زیر ۳۰ کیلومتر بر ساعت برسد. ساکنان این شهر به شبکه خبری سی‌بی‌سی‌تورنتو گفته‌اند که دوربین‌های کنترل ترافیکی به تنهایی مانع سرعت گرفتن خودروها نمی‌شوند و این طراحی دوباره خیابان‌هاست که می‌تواند مشکل را کنترل کند. طراحی خیابان‌ها نیز کاملاً در محدوده اختیارات شهرداری قرار دارد. روش دیگر ایجاد مسیرهای طولانی و به هم پیوسته دوچرخه‌سواری است که این هم در حوزه کاری عمرانی شهرداری قرار می‌گیرد. در ایجاد بزرگ‌تر یعنی در دیگر شهرهای استان اوتارپو، موضوع دیگری مورد توجه قرار گرفته است. مدتی قبل مدیریت شهری تورنتو اعلام کرده بود که دوربین‌های کاهش سرعت (Red light) باعث کاهش تصادف در تقاطع‌ها شده است. این تصادفات بیشتر از نوع زاویه‌ای (T-bone) هستند که در اثر ورود ناگهانی یک خودروی سواری به چهارراه و برخورد آن با یک سمت خودرو دیگر اتفاق می‌افتد. با نصب این دوربین‌ها ۱۷ درصد از تصادفات‌های زاویه‌ای خسارت‌زا و ۲۵ درصد از تصادفات‌های زاویه‌ای منجر به مرگ یا جراحت جدی کاسته شده‌است.

طبیعتاً مدیران شهری شهرهای دیگر از این دستاورد تورنتو الگو برداری می‌کنند. تورنتو با ۱۰ دوربین در سال ۲۰۰۰ کار را شروع کرد و اکنون نزدیک ۳۰۰ دوربین دارد. همین هم باعث شده است که خودروها در هنگام ورود به تقاطع‌های اصلی سرعت خود را کاهش دهند. نتیجه‌اماری کاهش تصادفات آنقدر خوب بود که شهرداری شهر «تاندربی» هم طرح نصب دوربین‌ها را دنبال کرد. در تاندربی شورای شهر درباره استفاده از این دوربین‌ها از شهروندان نظر خواهی کرد.

تا سال ۲۰۲۱ نزدیک ۱۰ شهرداری دیگر هم از دوربین‌های کنترل سرعت استفاده می‌کنند و تصاویر برای پردازش نهایی به مرکز در تورنتو فرستاده می‌شود. شهرداری شهرستان یورک در نزدیکی تورنتو هم با ۲۰۰ دوربین در سال ۲۰۱۳ شروع کرد و در چند سال تعداد آن را دوبار بر کرد و تعداد تصادفات‌ها کاهش داد. در شهرستان دورهام، مدیریت شهری این کار را تا ۲۰۲۰ به تأخیر انداخت ولی سرانجام در تقاطع‌های این بخش هم دوربین‌ها نصب شدند. در سمت دیگر اقیانوس، شهرداری کینهاگ حداکثر سرعت مجاز را تا جایی کاهش داده است که باعث تعجب شد. قبلاً سرعت مجاز خودروها در مناطق مسکونی این شهر ۵۰ کیلومتر بر ساعت تعیین شده بود که نتیجه خوبی در کاهش تصادفات داشت و باعث کاهش آلودگی و آلودگی هم شده بود. در نتیجه چندماه قبل شهرداری این شهر بزرگ، طرح کاهش سرعت در برخی منطقه‌های دیگر به ۳۰ کیلومتر و ۳۰ کیلومتر در ساعت را هم ارائه کرد. پلیس هم از این کاهش سرعت قانونی استقبال کرد. معمولاً این طرح‌ها در منطقه محدودی آزمایش شده و بعد به تمام شهر گسترش پیدا می‌کند.

۲ سال قبل آمستردام هم طرح مشابهی را آزمایش کرده بود. آمار تصادفات‌های شدید این شهر ۱۵ مورد در هفته و یک مرگ ناشی از آن در ماه بود اما همین هم به‌نظر زیاد می‌آمد در نتیجه، نیمی از معبرهایی که حداکثر سرعت ۵۰ کیلومتر در ساعت داشتند انتخاب شده و حداکثر سرعت مجاز در آنها به ۳۰ کیلومتر در ساعت کاهش پیدا کرد. موضع پلیس آمستردام این بود که کاهش سرعت خودروهای سواری موجب می‌شود که مردم استفاده از دوچرخه یا پیاده‌روی را ترجیح دهند، بنابراین پلیس هم از تصمیم شهرداری حمایت کرد. حالا شهرهای دیگر هلند مانند روتردام و گرونینگن هم به‌دنبال کاهش حداکثر سرعت هستند. مدتی بعد در این شهرهای اروپایی و شاید در شهرهای دیگر جهان، خودروهای سواری شخصی آنقدر آرام حرکت می‌کنند که عملاً نمی‌توانند با هم به‌شدت برخورد کنند.

کاهش تصادفات زمستانی موتورسواران

کارشناس تصادفات پلیس راهور تهران گفت: در خصوص آمار ۹ درصد کاهش تصادفات، پلیس منابع مختلفی را مد نظر قرار می‌دهد. به گزارش شهر، سرهنگ رابعه جوانبخت در خصوص کاهش تصادفات موتورسواران در زمستان سال ۱۴۰۱ نسبت به مدت مشابه سال گذشته گفت: درک خطر راکبین موتورسیکلت افزایش خوبی پیدا کرده است. کارشناس تصادفات پلیس راهور تهران بزرگ ادامه داد: کاهش ۹ درصدی را در مجموع تصادفات موتورسیکلت در شهر تهران در مدت مشابه سال گذشته شاهد هستیم. جوانبخت افزود: این آمار نشان‌دهنده کاهش تصادفات و اتفاقات خوب است که مجموعه اقدامات فرهنگی و طرح‌هایی که توسط پلیس راهور تهران بزرگ در حال اجراست تأثیر بسیار زیادی بر این کاهش‌ها داشته است. وی گفت: در خصوص آمار ۹ درصد کاهش تصادفات، پلیس منابع مختلفی را مد نظر قرار می‌دهد که شامل کاهش سرعت ترافیک ترافیکی پلیس راهور و افزایش موارد مرتبط با ارتقای کیفیت خدمات‌رسانی خود پلیس است اشاره داشت.