

آنبوه بر

حواستان به غول‌های ۱۶متری باشد

مسیر تردد اتوبوس‌های بی‌آرتی با وجود همه مراقبت‌ها هنوز هم شاهد تصادف است

با وجود ایزوله شدن مسیرهای ویژه تردد اتوبوس‌های بی‌آرتی و همچنین تعیین حداکثر سرعت مجاز برای بالاتر رفتن ایمنی در این مسیرها، باز هم هر از گاهی خبرهایی درباره بروز حادثه و وقوع تصادف در خطوط بی‌آرتی مخابره می‌شود. هرچند آمار و تعداد این قبیل تصادفات و سوانح رانندگی زیاد نیست، اما شهرداری و پلیس راهور پایتخت در سال‌های اخیر برای ایمن‌تر شدن مسیرهای بی‌آرتی، طرح‌ها و برنامه‌های مختلفی را به اجرا گذاشته‌اند که از جمله آنها می‌توان به نصب و جانمایی راه‌بندها و استقرار مأموران پلیس راهور برای جلوگیری از ورود و تردد خودروها و موتورسیکلت‌ها و در مجموع وسایل نقلیه غیرمجاز به این مسیرها اشاره کرد. یکی از مهم‌ترین چالش‌های موجود در این مسیرها، عبارن پیاده‌ای هستند که ناگهانی و بی‌محابا وارد خط ویژه بی‌آرتی می‌شوند. با توجه به طول و وزن بالای وسایل نقلیه عمومی و به دلیل اینکه پس از فشار دادن پدال ترمز، برای توقف کامل نیاز به فاصله بیشتری نسبت به وسایل نقلیه سبک‌تر دارند، وقتی اتوبوس در وسط خط یکباره ترمز می‌کند مسافت زیادی طی شده و احتمال تصادف بالا می‌رود. نکته بعدی تردد و سبقت گرفتن موتورسیکلت‌ها از اتوبوس است که عدم دید کافی راکب موتور در هنگام پیاده و سوار شدن مسافران باعث مشکلات جدی از جمله تصادف و برخورد‌های شدید با عباران پیاده می‌شود. موضوع اصلی اینجاست که راه‌های فرعی ورود موتورها به خطوط بی‌آرتی بسیار زیاد است و در نتیجه کنترل پلیس در ورودی‌های مسیر اصلی کافی نیست و جلوی ورود وسایل نقلیه به خطوط بی‌آرتی را نمی‌گیرد. در نتیجه لازم است تا مسافران در هنگام سوار و پیاده شدن دقت کافی را داشته باشند چرا که در تصادفات جرحی و فوتی سهم عباران پیاده ۴۴ درصد است!

یک نفره

دوچرخه سواران تنها

ترس از تصادف و احساس نایمن بودن دوچرخه‌سواران را در خیابان‌های بزرگ تهدید می‌کند.

در طول سال‌های گذشته شهرداری تهران زیرساخت‌های نسبتاً خوبی برای دوچرخه سواری به‌عنوان یک حمل‌ونقل پاک در شهر تهران ایجاد کرده است، اما در کنار ساخت مسیرهای ویژه دوچرخه‌و در دسترس قرار دادن این وسیله نقلیه برای شهروندان، برای بالاتر رفتن ایمنی راکبان دوچرخه باید اقدامات تکمیلی دیگری نیز انجام شود که در حال حاضر خلأ آن احساس می‌شود. طبق آمارهای موجود میزان تصادفات فوتی و جرحی دوچرخه‌سواران در تهران بسیار ناچیز است، به طوری که در سال ۹۹ تنها یک مورد فوتی در مورد دوچرخه سواران ثبت شده است و از بین ۱۶ هزار و ۶۰۰ تصادف جرحی رخ داده در پایتخت، تنها ۵۱ مورد آن مربوط به دوچرخه سواران بود. نکته‌ای که وجود دارد این است که استفاده از دوچرخه همچون دیگر وسایل نقلیه نیازمند آموزش و رعایت مقررات است. برای مثال لازم است دوچرخه‌سواران حتماً از محل‌های مخصوص و امن تردد کرده و حتماً به تجهیزات لازم و ضروری از جمله کلاه ایمنی مجهز باشند. طبق قوانین راهنمایی و رانندگی، دوچرخه وسیله نقلیه غیرموتوری به حساب می‌آید و به همین علت باید مسیرهای مخصوص خود را در سطح شهر داشته باشد، مسیرهایی که بسیار کم هستند و از طرف دیگر به جولاگه یا محلی برای پارک حاشیه‌ای موتورسیکلت‌ها تبدیل شده‌اند.

تکته

راکبان بی‌مهار موتورسیکلت

فصل گرم با کاهش استفاده از کلاه ایمنی و در نتیجه مرگ و میر بیشتر همراه است

بر اساس آخرین اطلاعات ارائه شده از سوی پلیس راهور تهران بزرگ، ۴۳ درصد تصادفات فوتی تهران مربوط به موتورسیکلت‌هاست. طبق آخرین آمارها، در پایتخت بیش از ۴ میلیون موتورسوار داریم و از بین ۲۰ میلیون سفری که روزانه در سطح شهر تهران انجام می‌شود، نزدیک به ۷ درصد سفرها مربوط به موتورسیکلت سواران است. همچنین ۲۶ درصد از ترافیک صبحگاهی شهر تهران به‌علت تردد موتورسیکلت سواران است. هرچند آمار تصادفات موتورسیکلت‌ها در شهر تهران با طرح و اقدامات صورت گرفته از سوی پلیس راهور روند نزولی داشته و ۴ درصد کاهش پیدا کرده، اما باز هم سهم این وسیله نقلیه در تصادفات فوتی و جرحی قابل توجه است. موتورسیکلت وسیله‌ای ایمن نیست و به همین علت فردی که قصد استفاده از آن را دارد باید شرایط خاصی از جمله مهارت کافی در کنترل آن را داشته باشد. نکته‌ای که در این روزها باید مورد توجه قرار بگیرد، افزایش آمار تصادفات موتورسیکلت‌ها در فصل گرم سال است. کارشناسان افزایش دما و تعطیلی مدارس و مراکز آموزشی را عامل مؤثر بر افزایش تعداد و تلفات تصادفات موتورسیکلت‌ها می‌کنند. با شروع روزهای گرم سال و آغاز فصل تابستان آمارها نشان می‌دهد که تصادف موتورسیکلت‌ها نیز افزایش پیدا می‌کند. تا جایی که می‌توان گفت بالاترین آمار تصادفات منجر به فوت موتورسواران در فصل تابستان اتفاق می‌افتد و تصادفات موتورسیکلت در این فصل به دلایل مختلف مرگبار تر بوده است. طبق بررسی‌ها، افزایش دما و گرمای هوا منجر به تعریق و ایجاد شرایطی سخت و طاق‌شفرسایری راکبان می‌شود و موتورسواران کمتر از کلاه ایمنی استفاده می‌کنند. این مسئله باعث می‌شود تا اثر اثر تصادف و وارد شدن ضربه به سر راننده، احتمال آسیب جدی یا فوت فرد بالاتر برود.



عکس: همشهری/اسیر پناهنور

برای کاهش ترافیک و تصادفات نیازمند دقت بیشتری هستیم، امسال نیز پیگیر اصلاح هندسی معابر هستیم تا شاهد کاهش تصادفات در شهر تهران باشیم. هر نقطه آن امکان حادثه وجود دارد، همچنین پیگیر اصلاح نقاط شناسایی شده در مناطق هستیم و این روند ادامه خواهد داشت.

مدیرکل مهندسی و ایمنی ترافیک معاونت حمل‌ونقل و ترافیک در پایان خاطر نشان کرد ایمنی تردد و حفظ جان کاربران راه اولویت وظایف اداره کل مهندسی و ایمنی ترافیک هست که در حال حاضر با تعامل خوب با پلیس راهور و همچنین معاونت‌های ترافیک مناطق با سرعت و حساسیت بیشتری در حال اقدام است.

تصادفات باشیم. حسینی نژاد با اشاره به موضوع موتورسیکلت‌ها، عنوان کرد: سال ۱۴۰۱ نسبت به سال قبل از آن ۹ درصد کاهش تصادف فوتی موتورسیکلت را داشتیم، اقدام مؤثری که سال گذشته در دستور کار قرار گرفت، ساماندهی توقف موتورسیکلت‌ها در پیاده روهاست. با احداث نرده‌هایی در حاشیه معابر، در واقع تشویق کردیم تا کاربری‌هایی که امکان توقف موتورسیکلت دارند از حاشیه پیاده‌رو به سمت حاشیه معبر سوق پیدا کنند، این اقدام با همکاری پلیس راهور در حال انجام است.

مدیرکل مهندسی و ایمنی ترافیک معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران اضافه کرد: شناسایی شده است. از مجموع اقدامات انجام گرفته سال ۱۴۰۰ نسبت به سال ۹۹ حدود ۶ درصد کاهش تصادف فوتی را داشتیم و در سال ۱۴۰۱ نسبت به سال قبل از آن ۲ درصد کاهش تصادف فوتی را داشته‌ایم.

شناسایی نقاط حادثه خیز در معابر بزرگراهی و شریانی

آمار تصادفات در معابر بزرگراهی و شریانی

کامل طرح‌های ایمن‌سازی امیدوارم شاهد کاهش

علائم صورت گرفت.

شناسایی ۹۳۰ نقطه در پایتخت

حسینی نژاد گفت: حدود ۴۰۰ مورد نقطه حادثه خیز در معابر پایتخت در سال گذشته اصلاح شده است و فارغ از این، حدود ۱۰۰ طرح هندسی مناطق ۲۲گانه در کمیته فنی طرح‌های هندسی مطرح و مصوب شد که حدود ۴۰ درصد آن در سطح مناطق ۲۲گانه اجرا شده است.

مدیرکل مهندسی و ایمنی ترافیک معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران گفت: همچنین طرح‌های ایمن‌سازی معابر را در دستور کار داریم که حدود ۹۰ مورد آن توسط مناطق

روزنامه‌نگار

روزنی نیست که در معابر و یا بزرگراه‌های پایتخت تصادفی رخ ندهد. عادت کردیم صبح‌ها را با اخبار تصادفات در شهر آغاز کنیم و شب را نیز با همین اخبار به پایان برسانیم. اگر بخواهیم به دنبال مقصر بگردیم، صرفاً نمی‌توان رانندگان را عامل بروز تصادفات در پایتخت دانست. کسی منکر نقش مهم و مؤثر فرهنگ ترافیک در کاهش تصادفات نیست اما مشکلات معابر و وجود نقاط حادثه‌خیز در جای جای شهر، بروز تصادفات را تشدید می‌کند.

دلایل مختلفی در سطح شهر وجود دارد که باعث ایجاد حادثه در معابر می‌شود، باز طراحی هندسی و کنترل ترافیکی مناسب تقاطع می‌تواند منجر به عملکرد کارا و ایمن تقاطع شود. اصلاح هندسی معابر و رفع ایرادات نقاطی که زمینه بروز تصادفات را دارند می‌تواند در کاهش تصادف در پایتخت اثرگذاری داشته باشد.

شناسایی نقاط حادثه خیز

در پایتخت

یکی از اقداماتی که مدیریت شهری پایتخت آن را آغاز کرده، اصلاحات هندسی و

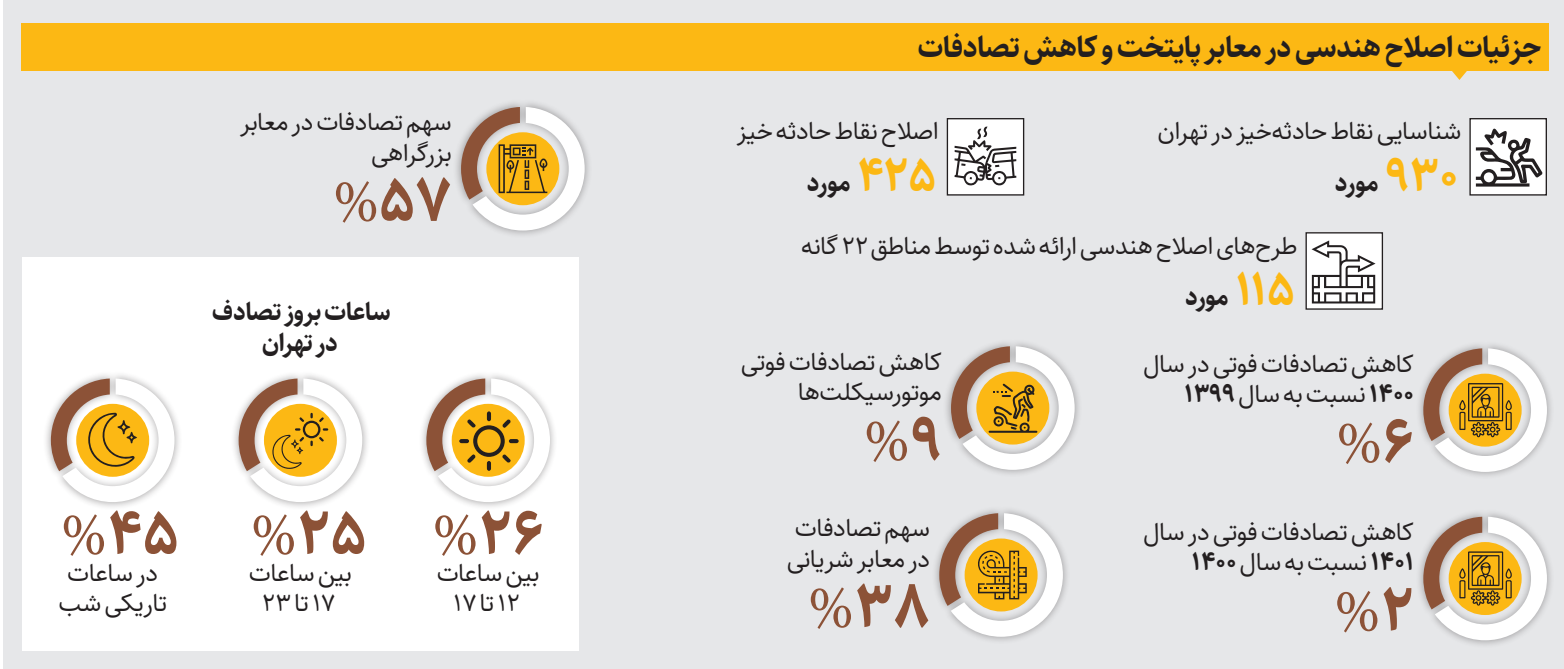
رفع نقاط اصلی و فرعی پر حادثه در شهر است. در همین زمینه؛ سیدحسین حسینی نژاد، مدیرکل مهندسی و ایمنی ترافیک معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران در گفت‌وگو با همشهری، با اشاره به اقدامات انجام شده در خصوص اصلاحات هندسی صورت گرفته در معابر پایتخت، می‌گوید: در ۳ ماهه پایانی سال ۱۴۰۰، کمیته‌ای را با هدف شناسایی نقاط حادثه‌خیز که متشکل از نمایندگان اداره کل مهندسی، معاونان ترافیک مناطق ۲۲گانه و روسای پلیس راهور مناطق بود تشکیل دادیم. آمار تصادفات فوتی در ۸ ماه ابتدایی سال ۱۴۰۰ بالا رفته بود و در ماه‌های آخر سال باز دید‌های میدانی از نقاط شناسایی شده توسط کمیته آغاز شد.

او ادامه داد: نقاط حادثه‌خیز بررسی می‌شود و برای هر منطقه حدود ۳۰ تا ۴۰ محل شامل نقاط حادثه‌خیز و دارای پتانسیل حادثه تا پایان اردیبهشت ۱۴۰۱ مشخص شد.

جزئیات اصلاحات و رفع ایرادات نقاط حادثه خیز حسینی نژاد با اشاره به موضوعاتی که بیشتر در زمینه ایمنی معابر از مناطق ۲۲گانه پیگیری شده است، گفت: ایمن‌سازی جناقی‌ها در بزرگراه‌ها، همچنین اصلاح تبادلات ورود و تردد و کندرو و برعکس در معابر بزرگراهی - به خصوص بزرگراه آزادگان - از جمله اقداماتی بود که به طراحی هندسی و نهایتاً برای اجرا به مناطق ابلاغ شد.

مدیرکل مهندسی و ایمنی ترافیک معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران اضافه کرد: اقداماتی مربوط به آرام‌سازی در معابر شریانی، به‌عنوان مثال ساخت رفیوز میبانی در حریم تقاطع‌ها برای تفکیک مسیر حرکت خودروها و جلوگیری از برخورد و حرکات خطرناک انجام شده است. علاوه بر این نصب نیوجرسی در بزرگراه به‌خصوص بزرگراه شهید یاسینی و امام علی (ع) صورت گرفت چراکه احتمال سقوط خودرو در مسیرها و کانال‌های آب وجود داشت.

او افزود: کمبود تابلوهای راهنمای مسیر از دیگر مشکلات معابر بود، بعضاً در بزرگراه آزادگان این مشکل وجود داشت که باعث سردرگمی، تخلف و تصادف می‌شد که نقاط مربوطه شناسایی و طراحی نصب آنها انجام شده است. رنگ آمیزی تیرها، پایه ستون‌ها، تابلوهای ترافیکی به جهت آشکار سازی



اکثر ناهماری‌ها به مباحث تأسیسات شهری مربوط می‌شود. شهرداری تهران هموارسازی معابر بزرگراهی، اصلی و فرعی را انجام می‌دهد و پس از مدتی شرکت‌های خدماتی اقدام به حفاری می‌کنند. چون این امکان وجود ندارد که شهرداری تهران کل معبر را آسفالت کند، همین ناهماری‌ها ماندگار می‌شوند. به‌رحال شهرداری در حد توان تلاش می‌کند ناهماری‌ها را به حداقل برساند، اما در سایه نبود مدیریت یکپارچه این مشکلات همچنان ادامه خواهد داشت.

علائم راهنمایی و رانندگی و تجهیزات ترافیکی و... هم بی‌تأثیر در کاهش تصادفات نیستند. در این خصوص تدابیری اندیشیده شده است؟

بهدرستی اشاره کردید. یکی از معضلات تهران این است که علائم راهنمایی و رانندگی و مسیرییابی، استاندارد و مناسب نیستند. مسافران پس از ورود به تهران به‌دلیل نبود این علائم دچار سردرگمی می‌شوند و همین امر منجر به تصادف می‌شود. بنابراین این توجه به چنین مواردی به‌ویژه در مبادی ورودی ضرورت دارد و انجام این کار نیازمند تعامل شهرداری و پلیس راهور است. در حوزه تجهیزات ترافیکی هوشمندانه هم تغییرات زیادی وجود دارد و چرخ‌های راهنما که در کنترل سرعت وسایل نقلیه تأثیرگذار هستند، آلاهای جدی داریم و باید استانداردهای استاندارد را در نظر بگیرد تا تأمین روشنایی معابر هم نیاید غافل شد.

آیا معابر شهر تهران نیاز به اصلاحات هندسی و ترافیکی دارد؟

اصلاحات هندسی تقریباً در سطح شهر انجام شده و معابر اصلی نیاز به این اصلاحات ندارند، اما در معابر فرعی یکی از مطالبات مردم، انجام این اصلاحات و ایجاد دسترسی به معابر اصلی است. در بسیاری از موارد نبود دسترسی‌های استاندارد از معابر فرعی به اصلی، شاهد تصادف هستیم؛ به همین دلیل اصلاحات هندسی در این معورها قابل بررسی و بازبینی است که قطعاً بهترین راهکار اجرایی می‌شود.

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

ایمنی معابر کلیدواژه کاهش تصادفات شهر تهران محسوب می‌شود؛ مقوله‌ای که از چند جهت می‌توان آن را بررسی کرد. استاندارد بودن خیابان‌ها و محورهای بزرگراهی، روشنایی معابر، دسترسی‌های فرعی به اصلی، تجهیزات ترافیکی و رانندگی و... مواردی هستند که در ایمنی معابر نقش ایفا می‌کنند و وجود خلأ در هر یک از آنها سبب افزایش میزان تصادفات می‌شود. هفتم اردیبهشت روز ایمنی حمل‌ونقل است؛ از این رو در گفت‌وگو با سیدمحمد آقامیری، عضو کمیسیون حمل‌ونقل و عمران شورای شهر تهران برنامه‌ها و اقدامات انجام شده در راستای افزایش ایمنی معابر شهر تهران را بررسی کرد.

مهم‌ترین برنامه شورای ششم در

افزایش ایمنی معابر چیست؟

معیار برنامه‌ای دارد؟

معابر پر تردد در راستای افزایش ایمنی عبور و مرور خودروها روکش آسفالت می‌شوند

کاهش تصادفات با کف‌سازی محورهای بزرگراهی



عکس: همشهری/حامد خیزشانی