

در گفت‌وگو با حاکم‌زاده کارشناس ترافیک مطرح شد

آمار تصادفات در شهر کرمان بسیار نگران کننده است

ثبت تخلفات خودروها به تنهایی مانع تصادفات نمی‌شود ❁ در حوزه ترافیک دستگاه‌های مختلف ناهماهنگ هستند



دارید؟ مشکل آن چیست؟

افتتاح این جاده شتاب‌زده بود و متأسفانه استانداردهای لازم در ابتدا اعمال نشده بود. بررسی که کردم، در مراحل مختلف موضوع آن در شورای ترافیک مطرح شده، هیات‌های فنی بارها از آن بازدید کرده و نواقص فنی آن را به بحث گذاشتند و مصوباتی گذراندند و به شهرداری نیز ارائه کردند. شهرداری هم سال گذشته طرح ایمن‌سازی کاملی را تهیه کرده و در شورای ترافیک مطرح شده و به تصویب رسیده است. این طرح به اجرا نیز درآمده ولی متأسفانه تصادفاتی هم اتفاق افتاده است. رئیس پلیس راهور اخیراً گفته‌اند که متولی جاده مشخص نیست. شنیده‌ام شهرداری سعی کرده متولی‌گری را به راهداری بدهد اما سرانجام، طبق مصوبه شورای ترافیک متولی جاده همچنان شهرداری است و مسئول همه اقدامات ایمن‌سازی شهرداری شناخته شده است. طرحی که شهرداری ارائه کرده و مصوب شده، طرح کامل و خوبی بوده و بودجه‌ای هم برای آن گذاشته شده است. بخش‌هایی از جاده اصلاح و تعداد زیادی تابلو هم نصب شده ولی برخی از تابلوها متأسفانه به سرعت رفته است. در این جاده شب‌ها جاده را مسدود می‌کنند تا از سرعت جلوگیری شود، نگهبان و گشت هم در نظر گرفته شده و اقداماتی هم نیروی انتظامی باید انجام دهد تا هزینه‌هایی که شده از دست نرود. در این تصادف اخیر که پنج نفر در آن کشته شدند، باید گزارش فنی و تخصصی پلیس را بدانیم تا علت آن مشخص شود. اینکه پلیس بگوید این جاده نایمن است و سهم متولی را باید لحاظ کنیم جای تامل زیادی دارد؛ اولاً نایمن بودن جاده تا جایی که اطلاع دارم تا حد زیادی مرتفع شده است، دلیل اصلی تصادف را باید به شفافیت ذکر کرد و اگر نایمنی را بخواهیم به این تصادف ارتباط دهیم، باید بدانیم در چه نقطه‌ای رخ داده و وضعیت آن محل چگونه بوده است و باید مشخص شود که آیا نقص جاده یا سرعت غیرمجاز رانندگان باعث حادثه شده است. نیاز است بیشتر در این خصوص دقت شود. نقص جاده یا مربوط به کمبود علائم راهنمایی و رانندگی است که پلیس صلاحیت دارد آن را اعلام کند اما اگر نقص فنی از جمله در شیب و قوس‌ها و ... باشد در صلاحیت پلیس نیست درباره آن اظهارنظر کند و کارشناسان فنی و ترافیک و راهسازی باید آن را بررسی و اعلام‌نظر کنند. تعیین سهم برای نواقص راه هم کاری علمی و فنی است و به سادگی امکان‌پذیر نیست. گزارشات پلیس به ویژه در حوادثی که منجر به تلفات می‌شود در دادگاه باید به دقت مورد توجه قرار گیرد و به گزارشاتی بسیار دقیق نیاز دارد.

دوربین نمی‌توان شرایط را کنترل کرد بلکه باید تخلف از طریق سیستم پیامکی به راننده اعلام و اقدامات حادثی نیز انجام شود. وقتی تخلفی تکرار می‌شود نشان می‌دهد فرد متخلف برایش مهم نیست که بابت آن، جریمه پرداخت کند. بنابراین، باید پس از مدتی، به ثبت تخلف در گواهینامه و امتیاز منفی برای کسی که آن را تکرار می‌کند و توقیف وسیله نقلیه در مدت‌های مشخص منجر شود و همه این اقدامات برای برخورد با تخلفات نیاز به برنامه‌ریزی دقیق‌تری دارد و فقط ثبت تخلف کافی نیست. اینکه پلیس به شهرداری بگوید ۱۰۰ دوربین نصب کن، من هم تخلفات را ثبت می‌کنم؛ نتیجه ملموس آن باید مشاهده شود که با شرایط فعلی بعید است. بر روی تعدادی خودروهای پلیس دوربین برای ثبت تخلفات پارک دوپله مجهز شده است. شنیدم که حدود ۱۰ دستگاه آن بلااستفاده مانده چون باید سیم‌کارتی روی آن نصب شود که نشده و به همین دلیل این خودروها عملاً بدون استفاده مانده است در حالی که می‌توان از چنین امکاناتی برای بهبود شرایط استفاده کرد. ناهماهنگی بین دستگاه‌های متولی حمل‌ونقل و عدم پیگیری مصوبات (شورای ترافیک) شاید یکی از مشکلات و مصلحتی است که در استان وجود دارد و تا این هماهنگی ایجاد نشود، متأسفانه باید بگویم که همچنان شاهد وقوع تخلفات و تصادفات و آمار بالای کشته‌شدگان و مجروحان هستیم.

❁ پس توپ در زمین شورای ترافیک استان است.

شورای ترافیک تا جایی که ارتباط دارم و می‌دانم هماهنگی لازم را انجام داده و مصوبات هم وجود دارد. این شورا، تعدادی عضو دارد که همه باید فعال باشند، اگر اعضا فعال نباشند و وظیفه خود را انجام ندهند چیزی از شورای ترافیک نمی‌ماند. پلیس راهور، شهرداری، سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی برای تأمین مالی طرح‌ها و برنامه‌ها، سازمان‌های دیگری همچون محیط زیست که آلودگی هوا را رصد می‌کند باید همه در این شورا فعال باشند. در حال حاضر، اطلاع دقیقی ندارم که بدانم تا چه حد این دستگاه‌ها فعال و در تعامل و هماهنگی با هم دارند کار می‌کنند ولی می‌دانم موضوع ترافیک نیاز به هماهنگی دارد و دستگاه‌های متعددی وظیفه دارند. مهم‌ترین سازمان‌ها در این زمینه، پلیس راهور و شهرداری هستند که باید در تعامل با یکدیگر فعالیت کنند.

❁ آقای مهندس، درباره جاده آرامستان جدید کرمان که به تازگی جان پنج نفر در تصادف در این مسیر گرفته شد، چه نظری

بدانیم علت آن آمار بالا چیست؟ شاید پیاده‌روها به اندازه کافی مناسب‌سازی نشده است. وظیفه شهرداری‌ها، مناسب‌سازی پیاده‌روهاست و وقتی این پیاده‌روها مناسب نباشد، عابران مجبور هستند از عرض سواره‌رو استفاده کنند و جان‌شان به خطر می‌افتد. همه این مسائل، نیاز به تحلیل بیشتر دارد.

❁ اینکه می‌گویید روند نگران‌کننده آمار تصادفات تا پایان سال همچنان افزایشی خواهد بود بر چه اساسی است؟

بر اساس تجربه‌ای که از گذشته دارم، در نیمه اول سال، اوج تصادفات داخل شهرها در ماه‌های پایانی تابستان و بیشتر شهرپورماه است و در نیمه دوم، در اسفندماه که تردها و مسافرت‌ها بیشتر می‌شود شاهد افزایش تصادفات هستیم. امسال هم، بازگشایی مدارس بعد از کرونا ممکن است عامل تشدیدکننده تصادفات بوده باشد. بنابراین، احتمالاً آمارها همچنان فزاینده خواهد بود. امیدواریم با اقداماتی که انجام می‌شود و هماهنگی لازم بین دستگاه‌ها، جلوی این افزایش گرفته شود. این هدف، با کار مطالعاتی دائمی و رصد کلی تصادفات و آمار و اطلاعات و مطالعه دقیق گزارشات کارشناسی محقق شدنی است.

❁ اشاره کردید دوربین‌های ثبت تخلف عامل پیشگیرانه‌ای برای کاهش تصادفات نبوده است. ابهامی در این خصوص وجود دارد؛ همواره تأکید بر این است که دوربین‌ها بسیار موثر هستند. اشاره شما به این است که تعداد کم دوربین‌ها عامل پیشگیرانه‌ای نبوده یا موضوع دیگری مدنظر تان است؟

برای نصب دوربین‌ها در شهر باید حتماً مطالعه‌ای جامع انجام شود و در نقاطی که به دوربین نیاز است، باید طراحی صورت بگیرد که به آن معماری هوشمند می‌گوییم؛ یعنی اینکه در چه نقطه‌ای، چه نوع دوربینی و در چه ارتفاعی از کف خیابان نصب شود و تا چه افقی بتواند ببیند. بنابراین، نصب دوربین در فواصل مشخص و ارتفاع معین نیاز به طراحی خاصی دارد. تا جایی که بنده اطلاع دارم، در حال حاضر، دوربین‌های سطح شهر کرمان چنین طراحی ندارد و دقیقاً مشخص نشده که در چه مکان‌هایی چه نوع دوربینی نیاز است و در چه فاصله‌ای و ارتفاعی باید نصب شود. در همین حال، پلیس اعلام کرده که به ۱۰۰ دوربین جدید نیاز داریم در حالی که این رقم، بهینه نیست و شاید این آمار، از مطالعات دقیقی، حاصل نشده باشد. همین که با وجود فعال‌سازی همین ۱۰۰ دوربین، باز هم تعداد تخلفات خیلی زیاد و آمار تصادفات نگران‌کننده است، نشان می‌دهد که فقط با ثبت تخلف توسط

برخورد با تخلفات برویم که معلوم شود چرا تخلف می‌کنند؟ آیا آموزش رانندگی ضعیف است یا فرهنگ رانندگی پایین است یا تابلوهای بازدارنده و سرعت‌کاه کافی و مناسب نیست؟ عوامل متعددی وجود دارد که باعث افزایش تخلفات و تصادفات منجر به فوت شده و این، نیاز به مطالعه دارد. درباره ۱۷۵ نفری که در تصادفات کشته شدند، باید گزارشات میدانی مربوط به تخلفات تهیه و بررسی شود تا علت دقیق آن معلوم شود. ولی در هر حال، آمار ۹ ماهه اصلاً خوب نیست. یکی از مشکلات اصلی ما در استان در حوزه ترافیک، ناهماهنگی بین دستگاه‌های مرتبط با حمل‌ونقل است. مسئولیت تصادفات فقط با پلیس نیست که بگوییم پلیس کم‌کاری کرده که آمار بالا رفته بلکه تعدادی دستگاه دیگر هستند که باید زمینه‌های لازم را فراهم کنند تا از این تخلفات و تصادفات کاسته شود.

❁ اشاره کردید اینکه شهر کرمان چندین سال رتبه اول استان در آمار تصادفات را داشته چون جمعیتی بالاتر از سایر شهرها دارد. این، قابل توجیه است که آمار تصادفات آن بالا باشد؟ چون به نظر می‌رسد شهر کرمان به‌عنوان مرکز استان باید شرایط خیلی بهتری از لحاظ ایمنی داشته باشد نه که مدام رتبه اول را در تصادفات داشته باشد.

بر اساس آمارهای قبلی که در اختیار دارم حدود یک‌سوم جمعیت استان در شهر کرمان است. جمعیت باعث تردد و ترافیک می‌شود و خواه ناخواه بر وضعیت تصادفات اثر می‌گذارد اما به همین نسبت، امکانات شهر کرمان هم نسبت به بسیاری از شهرهای استان بیشتر است بنابراین، انتظار می‌رود تعداد تخلفات و تصادفات در شهر کرمان کم‌تر باشد ولی می‌بینیم که بیشتر است و خیلی توجیه نمی‌کند که تنها جمعیت باعث این شرایط شده است اما صحبت من این بود که در سال‌های گذشته هم کرمان چنین وضعیتی داشته و تغییر محسوسی در این وضعیت ایجاد نشده است. شاید دلایل دیگری وجود دارد از جمله اینکه گسترش شهر باعث تخلفات و تصادفات باید به همین نسبت با شدت بیشتر تری اتفاق بیفتد. دلایل متفاوتی وجود دارد که این وضعیت پیش آمده است. که نیاز به کار مطالعاتی بیشتر تری دارد.

❁ در همه تصادفات موتورسیکلت و عابران پیاده را داریم. حد استاندارد وجود دارد که بگوییم آمار طبیعی است و نگران‌کننده نیست؟

در زمینه حمل‌ونقل باید به گونه‌ای عمل کنیم که هم راه‌ها به اندازه کافی ایمن باشد و هم کنترل سرعت آن قدر جدی و شدید باشد که از حوادث پیشگیری کند. تخلف کنترل سرعت که توسط دوربین‌های پلاک‌خوان ثبت می‌شود بلافاصله باید به راننده اعلام شود تا بداند که چنین تخلفی را مرتکب شده است. میزان جرایم هم متناسب با تخلفات نیست و باید در آن تجدیدنظر شود. در همه کشورهای جریمه حداکثری را اعمال می‌کنند و اگر در مدت مشخصی، فرد خواست جریمه را پرداخت کند ۵۰ درصد تخفیف داده می‌شود نه که بعد از گذشت مدتی، آن را دو برابر کنند. می‌توان با تمهیداتی تخلفات را کاهش داد ولی اینکه با وجود این همه پل عابر پیاده در شهر و محل‌های خط‌کشی عابرپیاده آمار ۳۵ درصدی تلفات را داریم، جای تامل زیادی دارد. متولی امر حمل‌ونقل در همه شهرها شهرداری‌ها هستند و باید بررسی و تجزیه و تحلیل کنند که چرا ۳۵ درصد آمار کشته‌شدگان تصادفات مربوط به عابران پیاده است؟ ممکن است با توجه به بازگشایی مدارس بعد از کرونا، این تصادفات بیشتر تر در نزدیکی مدارس اتفاق افتاده باشد یا در مراکز جمعیتی و یا نزدیکی مراکز تجاری باشد. باید به صورت موضعی و موضوعی تحلیل شود تا

❁ اسما پورزنگی آبادی

طی ۹ ماه اول سال ۹ هزار و ۲۲۵ فقره تصادف در معابر شهری استان کرمان رخ داده که ۱۶۴ مورد آن فوتی بوده و ۱۷۵ نفر از شهروندان در این تصادفات جان باختند. این آمار را به تازگی سرهنگ اسماعیل خوشوقت رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی استان کرمان در جمع خبرنگاران اعلام کرده و گفته است: در بین شهرهای استان، بیش‌ترین تصادفات در معابر شهر کرمان اتفاق افتاده است. علیرضا حاکم‌زاده کارشناس ترافیک این آمار را بسیار نگران‌کننده و وحشتناک قلمداد کرده و پیش‌بینی می‌کند اگر هماهنگی‌ای که بین دستگاه‌های مسئول نیاز است ایجاد نشود و تمهیدی اندیشیده نشود، تا پایان سال، این روند افزایشی ادامه خواهد داشت.

حاکم‌زاده کارشناسی ارشد مهندسی و برنامه‌ریزی حمل‌ونقل ترافیک شهری از دانشگاه صنعتی شریف دارد و علاوه بر تدریس در دانشگاه، پیش از این، سال‌ها نیز دبیر شورای ترافیک استان بوده است. گفت‌وگو با او را در ادامه می‌خوانید.

❁ تحلیل شما از وقوع ۹ هزار و ۲۲۵ فقره تصادف در ۹ ماه در شهرهای استان و رتبه اول شهر کرمان در استان از لحاظ آمار تصادفات چیست؟ چرا شهر کرمان چنین وضعیتی پیدا کرده است؟

تقریباً همیشه شهر کرمان از لحاظ آمار تصادفات مقام اول در بین شهرهای استان را داشته چون جمعیت آن نسبت به دیگر شهرها بیشتر است و تنها شهر بالای ۵۰۰ هزار نفر جمعیت در استان است. بنابراین، اینکه کرمان رتبه اول تصادفات را دارد اتفاق تازه‌ای نیست؛ منتها آماری که پلیس داده بسیار نگران‌کننده است به ویژه اینکه ۴۰ درصد جان‌باختگان موتورسوار و ۳۵ درصد آن عابران پیاده بوده‌اند. در مجموع، ۷۵ درصد کشته‌شدگان مربوط به موتورسواران و عابران پیاده می‌شود. همیشه این اصل برقرار بوده که باید رعایت حال عابران پیاده حتی اگر در محل‌های غیرمجاز تردد می‌کنند، بشود و حالا اینکه ۳۵ درصد کشته‌ها را عابران پیاده در برمی‌گیرند، آمار وحشتناکی است. آمار ۱۷۵ کشته در این ۹ ماه هم نگران‌کننده است و این روند هم مطمئناً و متأسفانه بیش‌تر نیز خواهد شد. اینکه چرا این آمار هر سال تکرار می‌شود و ما نمی‌توانیم فکری برای آن بکنیم و یا اینکه تمهیدات پلیس چاره‌ساز نبوده جای تامل و بررسی ویژه دارد؛ کم‌اینکه رئیس پلیس محترم راهور استان هم گفته‌اند که تعدادی دوربین پلاک‌خوان در معابر اصلی شهر کرمان نصب شده و تعدادی هم تا پایان سال به بهره‌برداری می‌رسد و مجموع تعداد آن به ۳۵ دوربین می‌رسد؛ الان با همان ۱۰ دوربین پلاک‌خوان سه هزار تخلف مربوط به خودروهایی که سرعت غیرمجاز دارند در شبانه‌روز ثبت می‌شود که این آمار بسیار بالاست؛ آن هم برای شهری که طبق آمار قبلی که دارم ۱۸۰ هزار وسیله نقلیه در آن پلاک‌گذاری شده است. فرض می‌کنیم تعدادی از این وسایل نقلیه در شهرهای دیگر تردد می‌کنند و به همان نسبت هم وسایل نقلیه از شهرهای دیگر در کرمان تردد می‌کنند؛ با این حساب می‌توان گفت حدود ۲۰۰ هزار خودرو در شهر داریم که تعدادی از آن هم خیلی تردد در شهر ندارند و در پارکینگ‌ها توقف می‌کنند. بنابراین می‌توان گفت بیش از ۷۰ تا ۸۰ درصد زمان، خودروها در حال توقف هستند نه ترده؛ در نتیجه، ثبت سه هزار تخلف سرعت غیرمجاز در شبانه‌روز در شهر آن هم تنها با ۱۰ دوربین فعال، آمار بسیار نگران‌کننده‌ای است و بدین معناست که به‌طور میانگین، هر دو ماه یک‌بار یک خودرو، خودروی متخلف از سرعت غیرمجاز شناخته می‌شود و به نظر من، این شرایط نشان می‌دهد که ثبت تخلف به‌تنهایی کافی نیست و عامل پیشگیرانه از تصادفات نبوده که روند افزایشی ادامه یافته است و باید به سمت راهکارهای دیگر