

نقدی بر عملکرد پلیس راهنمایی و رانندگی

علی اصغر علیپور

■ مدت‌هاست که شهر تهران با معضل ترافیک دست به گریبان است و همه هموطنان کم و بیش با این مساله بغرنج مواجه هستند و در این مقوله نه تنها سرمایه‌های مادی و انرژی‌های فسیلی اتلاف می‌شود بلکه مهم‌تر از آن وقت و انرژی ساکنان هم بیرحمانه مورد بی‌مهری قرار می‌گیرد. بدیهی است در ایجاد این مشکل اجتماعی فاکتورها و ارکان بسیاری تاثیرگذار بوده و نقش دارند، از جمله تعداد خودروهای موجود، کافی نبودن وسایط نقلیه عمومی (که با کامل شدن خطوط مترو بهبودی تاثیرگذاری خواهد داشت)، نوع سیستم شهرسازی در شهر تهران و بسیاری مسایل دیگر؛ اما یکی از ارکان افزایش یا کاهش ترافیک در شهری مانند تهران قوانین راهنمایی و رانندگی و به ویژه چگونگی و حسن اجرای آن است. همه می‌دانیم از سال‌های گذشته به ویژه در چند سال اخیر مسؤولان زحمتکش راهنمایی و رانندگی با سعی در نهاده‌بن کردن روش صحیح رانندگی و مبارزه با عادات غلط رانندگانی که سال‌ها با انجام آنها موجب اختلال در سطح شهر و ایجاد خطرات عدیده برای خود و خانواده خود شده بودند، مباردت به کاهش خطرات و در عین حال کاهش ترافیک کرده‌اند که ذکر چند مورد از این اقدامات شایسته است به‌عنوان مثال رانندگی در خطوط به ویژه در بزرگراه‌ها، استفاده از کمربند ایمنی همه سرنشینان که به‌عنوان یک عادت بسیار خوب و ضروری هم‌اکنون تقریبا توسط همه رانندگان اجرا می‌شود، سوار نکردن سرنشین اضافی به ویژه در قسمت جلو و بسیاری از قوانینی که از طرف نیروی پلیس راهنمایی صورت گرفته و قابل تقدیر است. اما اشکالاتی نیز همچنان باقی و شایسته است مدیریت‌های راهنمایی و رانندگی مناطق مختلف تهران به آنها توجه بیشتری نشان دهند چرا که این‌گونه اشکالات که شاید ظاهرا کم اهمیت باشند مستقیما با روحیه و آرایش رانندگان گرامی مرتبط بوده و مر تفع کردن این اشکالات مطمئنا در کاهش دغدغه‌هاو ایجاد آرش بیشتر برای سرنشینان خودرو و از جمله کاهش ترافیک تاثیرگذار خواهد بود.

برخی از موارد مذکور در ذیل اشاره می‌شود:
۱- استفاده نادرست از چراغ‌های راهنمایی
به‌این صورت که اکثر چراغ‌های موجود در سطح شهر که در سال‌های گذشته به صورت هوشمندتر از حال حاضر کنترل می‌شد، در شرایط کنونی به چراغ‌های غیروهوشمند (PO) که در اختیار مامورین حاضر در هر یک از تقاطع‌ها قرار دارد تبدیل شده و کملا سلیقه‌ای و به صورت دستی و غیروهوشمند کنترل می‌شود، این خود می‌تواند به ترافیک آن منطقه بیفزاید چرا که زمان قرمز و سبز آن به هیچ عنوان کارشناسی نبوده و صرفا بر اساس عادت و تشخیص فرد کنترل‌کننده هدایت می‌شود و این مورد بسیار ملموس بوده و به احتمال زیاد هر یک از شما هموطنان گرامی آن را در سطح شهر تجربه کرده‌اید البته شکی نیست که مامورین فداکار پلیس راهنمایی همواره در تلاش هستند که با اعمال تدابیری موجب کاهش ترافیک در منطقه مورد نظر شوند اما ظاهرا این تدابیر فاقد تاثیرگذاری کافی است.

۲- باریک کردن غیر متناسب معابر توسط پلیس
مدتی است که برخی معابر در سطح شهر به ویژه در وردی یا خروجی بزرگراه‌ها از طرف پلیس راهنمایی مسدود یا محدود و باریک می‌شود تا ظاهرا در جهت کاهش تداخل بیوسستم سر ریز دو بزرگراه و در نهایت به روان تر شدن ترافیک بینجامد در حالی‌که به‌هیچ عنوان این عملکرد از آن نتیجه نمی‌شود و تنها به افزایش زمان معطل شدن یکی از دو سوی ترافیک می انجامد برای مقوله مورد بحث دو مثال بارز قابل ذکر این است که از مسیرهای پر تردد ساکنان تهران بزرگ محسوب می‌شود؛ اولین آن معبر به هم پیوسته دو بزرگراه مدرس جنوب و همت - غرب است که همان‌گونه که عنوان شد به تراکم بسیار زیاد خودرو در مسیر همت به سمت غرب می انجامد، در حالی‌که تحقیقا ضرورتی به انجام این عملکرد از طرف پلیس نیست، دومین مورد شایان تامل ورودی مدرس شمال به بزرگراه صدر است که باریک‌کردن معبر وردی توسط پلیس راهنمایی همواره موجب ایجاد ترافیک سنگین در بزرگراه مدرس به سمت شمال شده و نه تنها چاره ساز نیست بلکه باعث گره خوردن بیشتر ترافیک می‌شود. دو مورد مذکور تنها به‌عنوان نمونه ذکر شد.

۳- کارکرد برگه‌های جریمه

اینکه جریمه شدن رانندگان در سطح شهر تهران چقدر به بهبود ترافیک و قیصل از آن به ارتقای کیفیت عملکرد هر یک از ما به‌عنوان یک عنصر تاثیرگذار در معضل ترافیک کمک می‌کند، مقوله‌ای است که جای بحث بسیار دارد چراکه با دو طرف فرهنگ و رسوم هر جامعه شهری و شخصیت اجتماعی و حتی شخصیت فردی هر یک از افراد در ارتباط است و خود نیاز به زمان زیاد تحلیل و بررسی مطالب از دیدگاه‌های مختلف دارد، اما آنچه مسلم است موفقیت در اعمال قانون مستلزم اجرای صحیح آن و پیشگیری از عدم رعایت قانون نیز به ابزارهایی نیازمند است که یکی از آنها استفاده از ابزار جریمه در مسیر بهبود اجرای آن و جلوگیری از قانون‌گریزی است. بنابراین شکی نیست که وجود راهکار جریمه به‌ویژه در سیستم راهنمایی و رانندگی اجتناب‌ناپذیر بوده و در همه نقاط دنیا اجرا می‌شود. نکته مهمی که در این ارتباط جالب توجه است و جا دارد مسؤولان محترم راهنمایی و رانندگی و حتی نمایندگان مردم در مجلس شورای اسلامی به آن پاسخ دهند، این است که آیا وابسته بودن بخشی از بودجه نیروی انتظامی به درآمد حاصل از جریمه‌های رانندگی نمی‌تواند تحریک‌پذیری ماموران راهنمایی و رانندگی را به صورت ناخواسته در افزایش صدور برگه‌های جریمه بالا ببرد.

جلوگیری از کشته‌های جاده‌ای اولویت هیچ کس نیست

■ عامل جاده و نقاط حادثه‌خیز سال‌هاست یکی از دلایل تصادفات جاده‌ای است و همچنان قربانی می‌گیرد، آیا امکان ندارد این آمار کاهش یافته و به رقم صفر برسد؟
مساله اصلی در تصادفات، نقاط حادثه‌خیز نیست بلکه موضوع اصلی، تعداد کشته‌ها و قربانیان است.
■ جایگاه جاده کجاست؟

در مورد جاده، مهم‌ترین مساله، ارتقای سطح سرویس جاده است. در جاده‌ها زمانی که حجم ترافیک از رقمی مشخص افزایش پیدا کند، باید جاده ارتقای سطح سرویس پیدا کند. به عنوان مثال جاده فرعی درجه دو در شرایطی که ترافیک از هزار خودرو در روز افزایش باید باید به جاده فرعی درجه یک تبدیل شود یا جاده فرعی درجه یک با افزایش حجم تردد خودروها از سه‌هزار در روز باید به اصلی تبدیل شود. وقتی حجم تردد خودروها از ۵۰ هزار وسیله در روز افزایش یافت دیگر جاده شش خطه پاسخگو نیست و باید هشت و ۱۰ خطه شود یا طبقه دوم اتوبان اجرا و احداث شود. مانند اتوبان تهران - کرج که باید مجاور آن اتوبان جدیدی احداث شود.

■ روند اجرای سیاست اصلاح و ارتقای سطح سرویس جاده چگونه است؟

بر اساس طرح جامع حمل و نقل و ترافیک کشور که از سال ۵۳ مطالعه آن متوقف شده برای کاهش تصادفات ششش هزار کیلومتر اتوبان و بزرگراه موجود باید به ۱۶ هزار کیلومتر افزایش یابد و اتوبان جدید ساخته شود. اما تصور بر آن است که هزینه این کار بسیار بالاست. این تفکر در دهه ۸۰ اصلاح و نهضت اتوبان‌سازی آغاز شد اما متوقف شد. در آزادراه به صورت قانونی می‌توان عوارض دریافت کرد و هزینه‌های احداث را می‌توان ظرف ۱۰ تا ۱۵ سال از طریق وصول عوارض و ارزش افزوده زمین‌های اطراف اتوبان را از طریق مکسیسم‌های قانونی تامین کرد. مطالعات طرح جامع حمل و نقل هم واقع به جای آنکه در سال ۸۵ به پایان برسد در سال جاری انجام شد. اکنون وزارت راه دارای یک طرح جامع است که اگر به تصویب دولت برسد با جابه‌جایی مدیران، سیاست‌ها تغییر نخواهد کرد.

■ چرا نهضت اتوبان‌سازی متوقف شد؟
دولت نهم و دهم تصور می‌کردند هزینه ساخت آزادراه در مقایسه با بزرگراه بسیار بالاتر است. در نتیجه اتوبان‌سازی متوقف شد اما اکنون پس از گذشت شش‌و نیم سال این مساله دوباره اهمیت پیدا کرده و متوجه شده‌اند که می‌توان از مشارکت سرمایه‌گذاران بهره برد. اما اکنون ورود سرمایه به کشور به شدت سخت شده و هزینه‌های گرانی باید برای آن صرف کرد. ایران قابلیت جذب سالانه ۱۵ تا ۲۰ میلیون دلار سرمایه مستقیم و به همین میزان فاینانس را دارد اما به دلیل سیاست‌های اخیر این سرمایه‌ها امکان ورود به کشور را ندارند و ایران از این نظر متضرر شده است.

■ آمار کشته‌شدگان تصادفات جاده‌ای نخستین بار توسط شما ارایه شد. وضعیتی که در آمارگیری وجود داشت چگونه بود و چه تغییری کرد؟

در سال ۷۷ به عنوان رییس شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور اولین آماری که دریافت کردم، سه‌هزار کشته در سال بود که به نظر غلط می‌آمد. تحقیق از پزشکی قانونی نیز غلط بودن این آمار را تایید کرد اما آمار مجزایی نداشت. در نهایت در سال ۷۹ نیروی انتظامی آمار کشته‌شدگان را سه‌هزارو ۳۰۰ نفر اعلام کرد اما این آمار توسط پزشکی قانونی ۱۹ هزار و ۷۰۰ نفر اعلام شد. یعنی یک‌ششم واقعیت اعلام می‌شد. در امور اجرایی تا ۵۰درصد خطا قابل اغماض است اما آن زمان آمار با اشتباه ۶۰۰درصدی اعلام می‌شد و در عملکردها و تصمیم‌گیری‌ها تاثیری هم نداشت.

■ دلیل این تفاوت و اختلاف شدید در آمارگیری و اعلام چه بود؟

شاید در تعریف‌ها تفاوت وجود داشت. از نظر من باید کشته‌های یک تصادف را تا یک‌سال بعد از وقوع پیگیری و محاسبه کرد. این آمار آن زمان و پس از ساماندهی ارقام اعلام شد. اکنون احتمال می‌دهم آمار کشته‌شدگان ۳۰ هزار نفر در سال باشد، یعنی آمار قربانیان تصادفات سالانه معادل یک زلزله مهیب در کشور است و معادل شهدای یک‌سال جنگ تحمیلی است اما آمارهای اصلی با تصور ایجاد جو منفی اعلام نمی‌شود. در ثانی این موضوع مساله مهم و اول کشور نیست، شاهد آن هم تعداد دفعاتی است که ظرف شش‌و نیم سال گذشته این مساله اعلام عمومی شده است. البته مجلس و سازمان بازرسی نیز نسبت به ارایه آمار غلط توسط دولت معترض هستند.

■ اکنون عامل انسانی بالاترین سهم را در تصادفات جاده‌ای دارد و به نظر این رقم به آن دلیل وزنه سنگین‌تری دارد تا مسوولیت آن از دوش مسوولان برداشته شود.

خیر. عامل انسانی نیاز به فرهنگ‌سازی دارد. فرهنگ ترافیک، یک فرهنگ عمومی است که باید اراده فرهنگ‌سازی، طرح و برنامه و قدرت اجرا برای آن وجود داشته باشد. مسوول عدم اجرای قانون و حاکم نبودن فرهنگ ترافیک مردم نمی‌باشند. وظیفه اصلی دولت، مجلس و مسوولان، قانون‌مدار کردن جامعه است.

■ برنامه‌ای که در دوره شما برای کاهش تصادفات و مرگ و میر حاصل از آن انجام شد، چه بود؟

تمرکز اولیه را بر فرهنگ‌سازی قرار دادیم. برای ایجاد فرهنگ ترافیک نیاز به یک میز است. تا سال ۸۱ برای کاهش آمار کشته‌شدگان ناشی از تصادفات از طریق

گفت‌وگو با وزیر اسبق راه

کشته‌های جاده‌ای اولویت هیچ کس نیست

بهناز جلالی‌پور



عین نقاشی

از تصادفات سال‌ها به طور دقیق محاسبه و اعلام نمی‌شد. اولین بار مهندس احمد خرم به عنوان معاون امور عمرانی و رییس شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور در وزارت کشور روی آمار کشته‌شدگان تصادفات جاده‌ای تمرکز و با اعلام آماری، جامعه را شوکه کرد. آماری رسمی که پلیس تا پیش از آن اعلام می‌کرد، سه هزار کشته در سال بود اما رقم اعلامی مهندس خرم در سال ۷۹، بر ۱۹ هزار و ۷۰۰ نفر بود. تفاوت و اشتباهی فاحش در آمارگیری و ارایه آنکه در نهایت می‌تواند منجر به خطا در برنامه‌ریزی و تصمیم‌گیری شود. مهندس خرم پس از آن بر جایگاه وزارت راه و ترابری نشست. از وزارت کشور تا راه همچنان یکی از نقاط تمرکزشان، کشته‌های جاده‌ای بوده؛ مساله‌ای که هنوز باقی است. او در گفت‌وگو با شرق معتقد است که هیچ اراده‌ای برای حل آن وجود ندارد.

وزارت راه از گذشته تاکنون مسوولیت تصمیم‌گیری در خصوص حمل و نقل و ترافیک را نمی‌پذیرد. از سوی دیگر سیاست‌گذاری و تصمیم‌گیری کلان در حمل و نقل و چند روترخانه و سازمان متمرکز است؛ بخشی در وزارت راه و شهرسازی، بخشی در وزارت کشور، بخشی در نیروی انتظامی مطرح است.

■ در دوره شما سهم عوامل انسانی، جاده و خودرو چقدر بود؟

در سال ۸۰ - ۸۰ سهم عامل انسانی ۷۰درصد، جاده ۱۳درصد و خودرو ۱۷درصد بود؛ اما اکنون سهم جاده به ۳۰ درصد رسیده است. معنایش این است که یا نقاط حادثه‌خیز ایجاد کرده‌ایم یا طرح‌هایی را که باید برای کاهش تصادفات اجرا می‌شد اجرا نکرده یا کنترل و نظارت و اعمال قانون رها شده. در عامل انسانی نیز فاکتورهای متعددی وجود دارد همچون عدم تقید به قانون و مقررات در فضای عمومی و ذهنی، نداشتن آمادگی روحی برای رانندگی، ترجیح منافع شخصی بر منافع ملی و عمومی، خصصی بر تصادفات غیرحادثه‌ای، صرف مشروبات الکلی به صورت ویژه، آمادگی جسمی و سلامت جسمی راننده و خستگی

راننده فاکتورهایی است که در عامل انسانی نقش دارند. به عنوان مثال، در آن زمان حدس ما این بود که ۶۰درصد از رانندگان کامیون و اتوبوس گرفتار اعتیاد هستند و در جامعه نمونه نیز به این عدد رسیدیم اما زمان آمارگیری عمومی این رقم حدود ۱۴-۱۲درصد شد. این تست به دلیل آنکه شیشه نمونه برای آزمایش چهار تا پنج هزار تومان به فروش می‌رسید در عمل دچار مشکل شد. با دادن رشوه و ارایه نمونه غیرواقعی طرح و برنامه در اجرا شکست می‌خورد. در بخش عوامل انسانی با توجه به توسعه تکنولوژی، نظارت پلیس باید غیرحضوریی و به صورت هوشمند باشد. اکنون مواجهه مستقیم پلیس با مردم موجب ایجاد مشکل برای پلیس می‌شود.

■ وضعیت نقاط حادثه‌خیز چگونه بود؟

در ابتدای ورود گفته شد ۱۵۰ تا ۱۶۰ نقطه



هزینه سالانه ۱۲ میلیارد تومانی اصلاح نقاط حادثه‌خیز جاده‌ها

■ ۲۴ شهریور ۸۹، ایستاه مدیرکل راه و ترابری استان اصفهان، «هوشنگ عشایری» در همایش تصادفات رانندگی چالش‌ها و راهکارها که گفت: «اصلاح جاده‌ها هرچند عامل دوم در تصادفات محسوب می‌شود اما با انجام آن خوشبختانه حوادث منجر به فوت رانندگی در این جاده‌های استان از یک هزارو ۲۰۰ نفر کشته در پنج سال گذشته به ۷۰۰ نفر در سال ۸۹ کاهش یافت.»و با بیان اینکه ۷۰ درصد تصادفات جاده‌ای به دلیل خطای انسانی است گفت: این شرایط درحالی است که براساس آمار جهانی برای یک فرد ۲۵ سالگی به‌طور میانگین حدود پنج میلیارد دلار هزینه می‌شود.

وی اظهارداشت: این سرمایه عظیم انسانی ناگهان در یک حادثه رانندگی جان خود را از دست می‌دهد درحالی که جامعه سالیان سال باید از وجود او منتفع شود. مدیرکل راه و ترابری استان اصفهان پیشنهاد کرد طرح یا لایحه‌ای توسط دولت به مجلس شورای اسلامی ارایه شود تا به‌موجب آن رای کاهش متوالی حوادث رانندگی تکالیفی به‌عهده متولیان امر گذارده شود. وی خاطرنشان کرد: اصفهان انظر مواصلتی در کریدور شمال - جنوب و شرق - غرب کشور قرار گرفته و بنابراین همت هرچه بیشتر برای اصلاح جاده‌های این استان اجتناب‌ناپذیر است. وی یادآور شد در این راستا با برنامه‌ریزی لازم سالانه ۱۰۰ کیلومتر جاده به صورت باند دوم یا آزادراه احداث می‌کنیم و به‌جای توجه بی‌کناخت به مرکز استان جاده‌های شهرستان‌های منتهی به مرکز استان را به صورت دو بانده و بزرگراه تبدیل می‌کنیم. وی رفع نقاط حادثه‌خیز جاده‌های استان با اولویت‌بندی مناسب اصلاح هندسی و مهندسی علمی جاده‌ها را دو راهکار دیگر برای ایجاد ایمنی لازم در جاده‌ها بیان کرد. در این همایش فرمانده انتظامی استان نیز از اصفهان به‌عنوان استانی با ترددهای فراوان و بعلت ویژه‌گی‌های خاص یاد کرد.

سردار سرتیپ دوم پالسدار «حسن کرمی» گفت: اصفهان از نظر حوادث رانندگی اکنون در رتبه چهارم کشوری قرار دارد که باید با تلاش جدی و هماهنگی لازم این رتبه بازهم کاهش یابد تا زمانی که در سطح جاده‌های استان حوادث رانندگی منجر به فوت به وقوع نپیوندد.

روشنایی جاده‌ها و نقاط حادثه‌خیز به همکاری شرکت برق نیاز دارد

■ ۸ اسفند ۸۹، فارس: رییس اداره راه و ترابری شهرستان‌های نجف‌آباد و تیران و کرون گفت: همکاری شرکت برق با اداره راه و ترابری و در روشنایی جاده‌ها و نقاط حادثه‌خیز جاده‌های شهرستان نجف‌آباد و تیران و کرون یک ضرورت است.حسین صفری در جلسه بررسی نقاط حادثه‌خیز شهرستان تیران و کرون به وضعیت جاده‌های شهرستان تیران و کرون اشاره کرد و اظهار داشت: «جاده تیران به سمت داران به علت اینکه قدمت بالایی ندارد و تا‌زاحداثات نقاط حادثه‌خیزی ندارد اما جاده داران به سمت تیران و نجف‌آباد تا توجه به قدمت بالا و نقاط حادثه‌خیزی که دارد برنامه‌ریزی برای رفع این نقاط لازم است و تاکنون نیز تدابیری اندیشیده شده است.»او افزود: «پیچ وریش از پیج‌های خطرناک و حادثه‌خیز شهرستان بود که اصلاحات اساسی روی آن انجام شده است. رییس اداره راه و ترابری و نمایندگان نجف‌آباد و تیران و کرون بیان داشتند: «تا‌این‌اين ا‌مسال مشکل دو پیچ خطرناک جاجا و ن‌ت‌ر‌ان بر طرف می‌شود.» وی با بیان اینکه روشنایی جاده‌ها و به خصوص نقاط حادثه‌خیز در کاهش حوادث رانندگی موثر است، گفت: س‌ره‌ا‌ سد زاینده‌رود نیاز به روشنایی دارد که تیرهای آن نصب شده ولی به لحاظ مشکل فنی قادر به روشنایی کامل نیست. برای این کار نیاز به بودجه است. گفت: ترابری ردیف بودجه برای پرداخت قبض‌های برق جاده‌ها پیش‌بینی نشده است، افزود: اداره راه و ترابری نمی‌تواند قبض‌های بهای برق مصرفی جاده‌ها را بپردازد و لازم است اداره برق شهرستان تیران و کرون در این خصوص با اداره راه برای روشنایی جاده‌ها که در کاهش تصادفات موثر است همکاری کند.فرمانده پلیس راه نجف‌آباد نیز یکی از مشکلات راه‌های شهرستان تیران و کرون را روشنایی جاده‌ها اعلام کرد و گفت: همکاری دستگاه‌های مرتبط در روشنایی جاده‌ها و نقاط حادثه ضروری است.

مشخص شدن نقاط حادثه‌خیز جاده‌ها با تابلوهای فسنری

■ دی ۱۳۸۸، پایگاه خبری صنعت حمل و نقل ایران: جانشین پلیس راه کشور گفت: «پیچ از ۱۵۰۰ نقطه حادثه‌خیز در جاده‌های کشور با تابلوهای فسنری رنگ مشخص شده‌است.»به گزارش خبرنگار ما سرهنگ حسین نوری‌فر در نشستی خبری افزود: این تابلوها همان تابلوهای اعلام رانندگی هستند، منتها رنگ زمینه سفید آنها به رنگ فسفری تغییر کرده است. وی با اشاره به اینکه تعیین نقاط حادثه‌خیز در جاده‌ها با همکاری وزارت راه و ترابری و پلیس راه کشور در یک دوره سه‌ساله انجام می‌شود، تصریح کرد: این نقاط برحسب تعداد و شدت تصادفات شناسایی می‌شود و بنا بر افزایش سرعت خودروها و اصلاح نقاط حادثه‌خیز شناسایی شده، امکان به وجود آمدن نقاط جدید حادثه‌خیز نیز وجود دارد. سرهنگ نوری‌فر دلایل بالابودن تخلفات رانندگی در مقایسه با کشورهای پیشرفته را، نبود تجهیزات لازم نظارتی و قابل رویت نبودن همه تخلفات رانندگان و نبود برخورد لازم و بازدارنده با رانندگان متخلف بیان کرد.

وی ایمن‌ترین راه‌ها را بزرگراه‌های ساخته‌شده در کشور برشمرد و افزود: ۱۸۰ هزار کیلومتر جاده و راه مواصلاتی در کشور وجود دارد که فقط پنج درصد از آنها بزرگراه است.