



موسسه آموزشی و مهندسی ۸۰۸
آموزش‌های تخصصی عمران و معماری

اگر افراد پیاده در اولویت نباشند، نفع توان به هدف "تلفات صفر" در تصادفات ترافیکی دست یافت!



Educational and Engineering Institute 808

Specialized training in Civil and Architecture

تلفن: ۰۲۱۸۸۲۷۲۶۹۴

www.civil808.com

زمستان
۹۴

در ماه دسامبر، واشنگتن همانند دیگر شهرهای ایالات متحده برای از میان بردن تلفات ناشی از حوادث ترافیکی اقدام به اجرای سیاست "تلفات صفر" کرد. این طرح برنامه عملی مؤثری است که اقدامات مناسبی برای طراحی ایمن تر خیابان‌ها، وضع قوانین جدید و اعمال قوانینی برای "آسیب پذیر ترین قشر حمل و نقل" یعنی افراد پیاده در بر دارد. از آنجا که این شهر هم اکنون نیز در رابطه با میزان تلفات عملکرد مناسبی داشته (تنها ۲۶ کشته در سال ۲۰۱۵)، هدف آن برای تلفات صفر تا سال ۲۰۲۴ چندین دور از ذهن به نظر نمی‌رسد.

این هفته، در کنفرانسی متشکل از کارشناسان حمل و نقل، Jonathan M. Rogers از District DOT، در خصوص یکی از نویدبخش‌ترین برنامه‌های این طرح سخن گفت: استفاده از اطلاعات موجود برای پیش بینی نقاط حادثه خیز. وی در اشاره به این اقدام گفت، در گذشته کارشناسان برای تعیین تقاطع‌های پر خطر از آمار تصادفات گذشته استفاده می‌کردند؛ روشی انفعالی که در انتظار رخداد حوادث ناگوار باقی می‌ماند. اما روش تلفات صفر ضمن استفاده از یک "مدل پیش بینی ریسک"، پیش از آنکه خیلی دیر شود، برای محافظت از شهر در برابر حوادث و تصادفات ترافیکی وارد عمل می‌شود.

Rogers افزود: "این روش نه تنها به رخ دادن حادثه در یک مکان خاص توجه می‌کند، بلکه عواملی را که باعث ایجاد حادثه شده و یا می‌تواند در پیش بینی آن مؤثر باشد نیز در نظر می‌گیرد: عواملی نظیر تعداد خطوط، عرض خطوط و هندسه تقاطع، سرعت طراحی و سرعت مجاز." وی ادامه داد: "تمام عواملی که تا کنون مورد تحلیل و بررسی قرار می‌گرفته، پس از این برای پیش بینی نقاط حادثه خیز مورد استفاده قرار خواهد گرفت."

مدل های پیش بینی تصادف گامی بزرگ برای DDOT بوده و می تواند جان بسیاری را نجات دهد. اما اطلاعات موجود تنها زمانی می تواند واشنگتن را به هدف تلفات صفر برساند که در اولویت اول قرار دادن افراد پیاده مبنای کار قرار گرفته باشد. نگاهی کلی به منطقه برگزاری همایش در روز کنفرانس نشان می داد پیش از هرگونه تحقیق و بررسی در رابطه با طرح تلفات صفر، بایستی اقدامات مقدماتی در شهر به منظور فرهنگ سازی برای در اولویت قرار دادن قشر آسیب پذیر حمل و نقل صورت بگیرد.

شکل ۱- این پیاده رو در 11th & M مسدود شده است.



Eric Jaffe

داده شده در پیاده می خواهد

تابلوی نشان شکل ۱ از افراد

از پیاده روی واقع در سمت دیگر خیابان استفاده کنند. این شرایط در نگاه اول بی خطر به نظر می رسد، اما آنچه در عمل اتفاق می افتد، یا هدایت افراد پیاده به وسط خیابان است، جایی که احتمال برخوردشان با وسایل نقلیه به مراتب بیشتر خواهد بود، و یا در حالت کلی ایجاد اختلال در حرکت افراد که پیاده روی را برایشان نامطلوب می سازد. در واقع احتمال وقوع این حالت بیشتر از احتمال استفاده موقت از پیاده روی سمت مقابل است.

علامت در 14th & N می گوید برای پیاده روی، "باید" را فشار بدهند.



Eric Jaffe

شکل ۲- این به افراد پیاده دریافت اجازه دکمه درخواست

هرچند آگاهی داشتن از عملکرد این دکمه برای افراد پیاده رضایت بخش است، اما اجباری بودن این عمل در مناطق با حجم بالای افراد پیاده ظالمانه به نظر می رسد. اگر همانند فرد نشان داده شده در شکل فوق، شما در لبه پیاده رو ایستاده باشید، احتمالاً بدون اطلاع از اینکه برای عبور از خیابان باید دکمه درخواست را فشار دهید، منتظر اتمام چراغ قرمز خواهید ماند. نتیجه نامطلوب این طرح از نظر ایمنی - هرچند که از دیدگاه رفتارشناسی نیز قابل درک است - عبور افراد از خیابان بدون توجه به چراغ قرمز خواهد بود.

تنها دلیل برای استفاد از دکمه درخواست عبور از خیابان، افزایش زمان چراغ سبز برای اتومبیل ها در مواقعی است که نیازی به فشار دادن این دکمه نباشد؛ به عبارت دیگر افراد پیاده در چنین مناطقی از عبور و مرور پرسرعت اتومبیل ها در خیابان ها رنج می برند. این طرح نیز از جمله سیاست هایی است که وسایل نقلیه را در اولویت نسبت به افراد پیاده ای قرار داده که مجریان طرح تلفات صفر در واشنگتن در صدد حفاظت از آن ها هستند.

این موارد دو نمونه از طرح های غیر متعارفی است که ممکن است در لیست مسئولان شهر به عنوان اقدامات لازم پیش از اجرای طرح تلفات صفر قرار گیرد. این مثال ها نشان می دهد حتی در شهرهای پیشرفته می توان اقدامات بسیاری را برای حفاظت از افراد پیاده انجام داد. در واقع، مدل های پیش بینی ریسک می توانند جوامع شهری را به سمت هدف میزان تلفات صفر در تصادفات سوق دهند، اما بسیاری از مشکلات را نیز می توان بدون نیاز به هیچ کامپیوتری، تنها با قدم زدن در شهر شناخته و حل کرد.