



موسسه آموزشی و مهندسی ۸۰۸
آموزش‌های تخصصی عمران و معماری

آیا پاک کردن خطوط سفید وسط جاده، آن را ایمن تر می کند؟



Educational and Engineering Institute 808
Specialized training in Civil and Architecture

تلفن: ۰۲۱۸۸۲۷۲۶۹۴

www.civil808.com

زمستان
۹۴

هنگامی که صحبت از علامت گذاری جاده ها می شود، برخی از کارشناسان معتقدند هرچه نشانه ها کمتر باشد، بهتر است.





کارشناسان حمل و نقل لندن معتقدند در برخی جاده ها، مهندسان اقدام به رسم خطوط وسط جاده بدون بررسی ضرورت آن نموده اند
([Roy Pedersen/Shutterstock.com](http://RoyPedersen/Shutterstock.com))

در گزارشی در سال ۲۰۱۴، آژانس حمل و نقل لندن (TFL) اعلام کرد هرچند خطوط سفید وسط جاده ها استاندارد هستند، اما در تمامی جاده ها نیازی به این خطوط وجود ندارد. طبق این گزارش: "بسیاری از مهندسان به صورت از پیش تعیین شده و بدون بررسی ضرورت وجود خطوط سفید وسط جاده اقدام به رسم این خطوط می نمایند."

این آژانس هم اکنون در حال بررسی پاک کردن خطوط میانی حداقل از سه جاده با سرعت مجاز ۳۰ مایل بر ساعت است، و طبق گزارش آنان نتایج این مطالعات تا کنون حاکی از نویدبخش بودن چنین اقدامی است. TFL نشان می دهد پاک کردن این خطوط سرعت حرکت رانندگان را به میزان ۵ تا ۹ مایل بر ساعت کاهش می دهد. نتایج این محققان همچنان نشان می دهد سرعت حرکت به ویژه به هنگام عبور از ترافیک جهت مقابل به طور قابل توجهی کاهش می یابد.



جاده Wickham در بخش Borough از شهر لندن، از جمله جاده هایی است که خطوط سفید میانی آن پاک شده اند (Google Maps).

طبق یک تئوری، مهندسان با پاک کردن خطوط میانی جاده موجب خطرناک شدن آن شده و حس تردید و عدم قطعیت رانندگان جایگزین حس اطمینان و آرامش در آنان می گردد. یکی از محققان در این زمینه می نویسد: "خطوط [میانی] و هاشورهای سطح جاده از نظر روانی به رانندگان اطمینان می دهد که هیچ وسیله نقلیه ای وارد جهت حرکتی آنان نخواهد شد."

تئوری فوق بر این نظریه استوار است که تغییرات قابل درک توسط انسان ها بر رفتار آنان و میزان ریسک پذیری شان اثر می گذارد. این نظریه که "جبران ریسک" نام دارد، متعلق به [John Adams](#) جغرافی دان دانشگاه لندن بوده که در زمینه مدیریت ریسک در بخش حمل و نقل این دانشگاه مشغول تحقیق است. این محقق که جزو گروه مطالعاتی TFL نبوده، معتقد است: هر فردی یک "ترموستات ریسک" دارد که میزان ریسک پذیری غریزی وی را تعیین می نماید. این غریزه وابسته به عواملی چون بزرگی پاداش، تجربه تصادفات قبلی که نتیجه ریسک کردن بوده است، و درک ما از ایمن یا خطرناک بودن کاری می باشد.

بنابراین معیارهای ایمنی لزوماً موجب ایمن تر شدن شرایط نمی شود. به عبارتی، این معیارها ممکن است باعث شود افراد احساس ایمنی کرده و متعاقباً آنها را وسوسه کند که جرأت بیشتری پشت فرمان از خود نشان دهند. به عنوان مثال، با مشاهده خطوط میانی جاده رانندگان انتظار دارند تمام وسایل نقلیه تنها در مسیر اختصاص داده شده به آنان حرکت نمایند، از این رو ممکن است احساس ایمنی کرده و پدال گاز را کمی بیشتر فشار دهند.

Adams در گفتگو با CityLab، نظریه مذکور را به صورت دیگری مطرح می کند: "اگر شرایط محیطی را به گونه ای تغییر دهید که رانندگان، عابران پیاده و دوچرخه سواران احساس کنند وضعیت در مقایسه با گذشته خطرناک تر شده، در آن صورت رفتار خود را با شرایط جدید تنظیم کرده و محتاط تر عمل خواهند نمود."

وی به مطالعه ای در انتاریو در رابطه با نرخ تصادفات بر اساس شرایط آب و هوایی اشاره کرده و در کتاب خود با نام [ریسک](#) با جزئیات بیشتری به این مطالعه می پردازد:

...در طی ده سال گذشته آمار کشته شدگان در تصادفات جاده ای در ماه آگوست، زمانی که جاده ها خشک و تمیز هستند، بیشترین میزان را داشته و کمترین میزان مربوط به ماه فوریه بوده، زمانی که سطح جاده ها اغلب با برف یا یخ پوشیده می شود...رانندگان با کمتر کردن سرعت حرکت خود نسبت به خطرناک بودن شرایط جاده واکنش نشان داده و از این رو تصادفات صورت گرفته از شدت کمتری برخوردار است.

Adams می گوید نظریه جبران ریسک اغلب بر یکی از بحث برانگیزترین مباحث یعنی "فضای مشترک" اعمال می شود که بر طبق آن ایمنی جاده هایی که به طور مشترک توسط رانندگان، عابران پیاده و دوچرخه سواران مورد استفاده قرار می گیرد، زمانی بیشتر خواهد بود که چراغ های راهنمایی به تعداد کم و یا اصلاً وجود نداشته باشند، همچنین خبری از علائم و نشانه ها، لبه پیاده رو و خطوط سطح جاده نباشد. ایده پشت این ادعا عبارت است از: وقتی مجبور می شوید بیشتر به محیط اطراف خود توجه کنید، از برخوردهای اجتماعی برای یافتن مسیر درست استفاده کرده و سرعت خود را متناسب با محیط تنظیم خواهید کرد.

اما منتقدان بحث فضای مشترک و پاک کردن خطوط وسط جاده هموز متقاعد نشده اند. George Lee، مدیر اجرایی انجمن خط کشی ایمن جاده ها در بریتانیا به [Transport Network](#) می گوید چنین طرحی بی حاصل بوده و موجب ایجاد "جهان غربی خشن" خواهد شد.

وی ادامه می دهد: "هیچ گونه نا امنی نباید در جاده ها وجود داشته باشد. رانندگان بایستی در محیطی استاندارد رانندگی کرده و دقیقاً بدانند چه چیزی در انتظارشان است."

همچنین Neil Greig، مدیر بخش سیاست گذاری و تحقیق در مؤسسه رانندگان پیشرفته در [گفتگو با بی بی سی](#) می گوید خطوط جاده بایستی به عنوان ابزاری برای کاهش نا امنی در جاده های غیر ایمن باقی بمانند.

Adams خطاب به محققان TFL می گوید پاک کردن خطوط وسط جاده راه حل مناسبی برای تمامی جاده ها نیست. وی معتقد است: "این روش برای جاده هایی که دارای مقادیر بالای سرعت مجاز و تعداد محدودی عابر پیاده و دوچرخه سوار هستند، کارآمد نخواهد بود. کارایی چنین طرحی در گرو شناخت مشترک فضای اختصاص داده شده به تمامی استفاده کنندگان از جاده است."