

فرهنگ سازی ترافیک زود بازده نیست

ساعتی گپ و گفت درباره معضلات ترافیکی شهر با رئیس پلیس راهور مشهد



ملیحه ابراهیمی بزدی امکان ندارد دور هم جمع شویم و خاطره ترافیکی برای یکدیگر تعریف نکنیم. فرقی نمی‌کند توی استپ نشسته باشیم یا در جمع خانوادگی. یکی مدعی دست فرمان است و دیگری ناان از انضباط ترافیکی برخی رانندگان بی احتیاط یاد یگر کاربران ترافیکی از جمله عابران پیاده یا موتورسیکلت سواران که مراعات حال خود روهارا نمی‌کنند!

بماند در این بین آن گروه از افراد که مشهدی نیستند. اما سال‌هاست در مشهد زندگی می‌کنند. وسط صحبت دیگران می‌پزند و نقل محافل می‌شوند و با یوز خندی تأکید می‌کنند. دست فرمان مشهدی جماعت که بازند عام و خاص است.

حکایت رانندگی کردن در معابر مشهد. حکایت چراغ خاموش فرهنگ است که باعث بروز تخلفات حادثه ساز و تصادفات متعدد در سطح شهر می‌شود. البته معضلات ترافیکی و جای خالی فرهنگ درست رانندگی، محدود به یک شهر یا چند کلان شهر نمی‌شود و به جرئت می‌توان گفت در همه جای کشور یکسان است. به همین منظور مهم ترین مشکلات فرهنگ ترافیک این روزها را که تبدیل به معضل افزایش تخلف و تصادف در شهر شده است از سرهنگ محسن موسی آبادی، رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی مشهد جویا شدیم و او پاسخ داده است.

اولویت ترافیک ایمن و بی‌خطر است

دیگر گذشت آن زمان که تنها در ساعت هایی از روز با ترافیک گره خورده رویه رو بودیم. این روزها زندگی شهرنشینی با ترافیک رابطه عجیبی پیدا کرده است. کافی است گذرمان به راسته احمدآباد بیفتد. زمان زیادی را باید صرف پیدا کردن جای پارک کنیم ولی دست آخر خودرومان را به صورت دوبله، مورب یا زیر تابلو حمل یا جرقیل پارک می‌کنیم و به دنبال کارمان می‌رویم.

پاسخ: همیشه و در همه احوال اولویتمان این بوده است که به دنبال ترافیک ایمن و بی خطر برای کاربران ترافیکی باشیم تا مردم کمترین گلايه مندی را از وضع موجود داشته باشند. به هر حال امری طبیعی است که در زندگی روزمره شهرنشینی شاهد ترافیک باشیم. اما با قبول این فرضیه، پلیس تلاش دارد تا برای تردد وسایل نقلیه زمینه ترافیک روان را فراهم کند.

ادعایی نداریم درجه یک هستیم



راننده تاکسی اطراف حرم است و معتقد است که مشهد به لطف امام هشتم^(ع) در همه ایام سال صبح و شب در هسته مرکزی میزبان زائران و گردشگران است. خستگی ترافیک درهم تنیده به خصوص در مناسبت ها و تعطیلات باعث کلافگی کاربران ترافیکی در این محدوده شده است. چرا دست اندرکاران به دنبال راهکاری برای فرار از ترافیک نیستند؟

پاسخ: مشهد سالانه پذیرای بیش از ۳۰ میلیون زائر است که با حجم سنگینی از ترافیک روبه روست. پلیس راهور به عنوان خدمتگزار و وظیفه دارد تا ترافیک روان با کمترین آزار را در خدمت زائران و مجاوران قرار دهد. ادعایی نداریم که در امر خدمت رسانی درجه یک هستیم. اما معتقدیم در برابر مشکلات ناشی از برهم خوردن انضباط ترافیکی تا حد زیادی پاسخگوه ایم و با مدیریت همکارانمان در جای جای شهر آن ها را به حداقل رسانده ایم. فعالیت شبانه روزی نیروهای پلیس راهور گواهی بر این ادعا است.

بیشترین تصادفات شهر در بزرگراه‌هاست

با سرعت غیرمجاز در حال رانندگی است. از لایه لای خودروها عبور و برای دیگران مشکل ایجاد می‌کند. رانندگی کردن بین خطوط رانشانه اتوکشیده بودن راننده می‌داند و از این اقدام سرپای می‌زند و همراه همیشگی اش در رانندگی یک جفت بوق گاوی است. خدا نکند اینه اش به آینه یک خودرو برخورد کند. فرقی نمی‌کند وسط بزرگراه باشد یا وسط یک کوچه ای که ورود ممنوع می‌رود.

پاسخ: یک زمانی ترافیک با صبح بود یا شب. در حال حاضر هر وقتی که در خیابان هستیم شاهد ترافیک در نقاط مختلف شهر هستیم. ولی معضل اصلی، معابر بزرگراهی هستند. بیشترین تصادفات در مشهد در این دسته از معابر رخ می‌دهند. نقص وسایل نقلیه، توقف پیچا و تصادفات خسارتی در سطح معابر بزرگراهی باعث بروز ترافیک های طولانی مدت و در بیشتر مواقع بروز تصادف می‌شود. برابر ماده ۱۱۳ و ۱۱۴ آیین نامه راهنمایی و رانندگی وسیله نقلیه ای که دچار نقص فنی شده است باید در متنها لایه سمت راست توقف و از فاصله هفتاد تا صد متری با علائم هشدار دهنده دیگران را آگاه کند.

اولویت، انتخاب وسایل حمل و نقلی انبوه تر است

از یک خانواده چهار نفره، سه نفر خودرو و شخصی دارند که به صورت تک سرنشین وارد معابر می‌شوند و به ترافیک در ساعت هایی از شبانه روز دامن می‌زنند. از زمین و زمان گلايه مندند که چرا یک مسیر بازنده دقیقه ای را چهل دقیقه پیموده اند.

پاسخ: اگر رانندگان خودروهای تک سرنشین و شخصی بدانند که معابر همانند ظرفی می‌ماند که با مقدار مشخص پر می‌شود، به هیچ عنوان پشت فرمان نمی‌نشینند. گنجایش معابر مشهد محدود است و تنها با فاکتور مدیریت است که در بسیاری از مواقع ترافیک قفل نمی‌شود. اولویت امروز ترافیک انتخاب وسایل حمل و نقلی انبوه تر است. شهروندان باید با اعتماد به حمل و نقل عمومی به اتوبوس و قطار شهری روی بیاورند. تجهیز ناوگان عمومی از مراجه تک سرنشین ها به داخل شهر می‌کاهد. شهروندان با برنامه ریزی درست می‌توانند روی عبور و مرور بموقع خود حساب باز کنند.

البته در این بین نمی‌توان تمام تلاش پلیس راهور برای برقراری انضباط ترافیکی در معابر را نادیده گرفت. با این حال در کنار این فعالیت، دستگاه های فرهنگی نیز باید پای کار بیایند تا مشکلات ترافیکی را که گاهی تبدیل به معضل می‌شوند به حداقل برسانند.

باید ظرفیت استفاده از دوچرخه قابل استفاده باشد

وقتی دیدم همکاري که با ذوق و شوق دوچرخه ای خرید تا با آن به محل کار بیاید و بعد از مدتی کوتاه با خود رو شخصی اش تردد می‌کرد. پرسیدم چرا دیگر رکاب نمی‌زنی؟ این گونه پاسخ را داد که چرا وقتی می‌توانم پشت فرمان بنشینم و کولر ماشینم را بزنم، مسیر طولانی خانه تا محل کارم را با دوچرخه رکاب بزنم؟ بر این باور است که مقطع بودن مسیر یا ناایمن بودن طول مسیر دوچرخه و بی توجهی برخی رانندگان وسایل نقلیه از جمله عبور و مرور موتورسیکلت سوارها از مسیرهای دوچرخه با پارک منجر به سد معبر خودروها، همه و همه باعث اتلاف وقت و انرژی اش می‌شوند.

پاسخ: پیاده محوری یا دوچرخه سواری از اولویت های ترافیکی در تمام دنیا است. در بسیاری از مواقع شهروندان رغبتی به استفاده از دوچرخه از خود نشان نمی‌دهند چرا که ایمنی لازم برای ترویج استفاده از حمل و نقل پاک لحاظ نشده است. باید ظرفیت ها قابل استفاده باشند تا اقبال عمومی زیاد شود. علت تمایل نداشتن به حمل و نقل پایا باید از طریق رسانه ها ریشه یابی شود.

باید به سمت آرام سازی معابر شریانی برویم

«هر روز جلو چشمان یک نفر عابر پیاده جان می‌دهد... کاسب بولوار توس است. حکایت حقوق مغفول مانده عابران پیاده برکسی پوشیده نیست. گروهی که به عنوان آسیب پذیرترین کاربران ترافیکی شناخته می‌شوند و نیمی از تصادفات شهر را به خود اختصاص داده اند.

پاسخ: عابران پیاده در کنار موتورسیکلت سواران و ترک نشینان نشان حدود ۷۸ درصد تصادفات مشهد را به خود اختصاص داده اند. این ها قربانیان سرعت های غیرمجاز خوب دیده نشدن و نادیده گرفتن قوانین از سوی وسایل نقلیه هستند. توجه نکردن به جلو پا جاشنی سرعت غیرمجاز احتمال تصادفات فوتی را افزایش می‌دهد. البته از ماده ۲۱۵ آیین نامه راهنمایی رانندگی که در ۹ بند عابر پیاده را موظف به عبور و مرور اصولی کرده نمی‌توان چشم پوشی کرد. باید به سمت آرام سازی معابر شریانی برویم. شهرداری با ایجاد برخی زیرساخت ها از جمله سرعت گاه یا پیچانه می‌تواند از سرعت و وسیله نقلیه بکاهد.

با جدیت برخورد می‌کنیم

کوچه را ورود ممنوع داخل شده است. در پاسخ به اعتراض ها و انتقاد ها طرف مقابل مدعی می‌شود مگر اموال پدرت است. دنده عقب بگیر تارد شوم!

پاسخ: تخلفات زیادی در سطح شهر از سوی برخی کاربران ترافیکی که دارای گواهی نامه هستند، اتفاق می‌افتد. آن هایی که آیین نامه را خوانده اند و آزمون را قبول شده اند. باید در خطاب به چنین افرادی گفت که جدا از زیر پا گذاشتن قوانین و مقررات مرتکب نادیده گرفتن حقوق دیگران و کار حرام شده اید.

با این حال با جدیت با اقدامات و تخلفاتی که باعث آسیب رساندن بر جان دیگران می‌شود برخورد می‌کنیم تا از وقوع حوادث احتمالی پیشگیری کرده باشیم.



اعمال قانون برای پلیس تلخ و طاقت فرساست

بعد از مراجعه به پلیس ۱۰+ به زمین و زمان ناسزا می‌گویند که چرا تعداد تخلفاتی که مرتکب شده از مرز ۲ میلیون تومان گذشته است. به کارکرد تمام دوربین ها شک دارد و معتقد است در مسیری که هر روز تردد می‌کند، نیروی انسانی نیست که او را جریمه کرده باشد.

پاسخ: اعمال قانون برای پلیس راهور یک فرایند جذاب نیست بلکه بسیار تلخ و طاقت فرساست. اما باعث می‌شود که از وقوع یک حادثه تخلف جلوگیری شود. به همین منظور این کار را با جدیت دنبال می‌کنیم. خیلی ها تصور می‌کنند پول جریمه هایی که پرداخت می‌کنند به جیب پلیس می‌رود. اما صد درصد جریمه های دریافتی به حساب خزانه دولت واریزی می‌شود.



عکس: حجت‌الاسلام شورا

هر چه در حوزه فرهنگ کار کنیم کم است

«قبل از آنکه جریمه را بنویسید بهتر است تذکر دهید... این را یک راننده متخلف سر چهارراه خیام می‌گوید که در جریمه گذرگاه عابر پیاده بیشت چراغ راهنمایی و رانندگی توقف کرده است. اتوبوس کناری اش تبلیغ حق تقدم عابر پیاده را کرده است. اما بیشتر از توجه به عکسی که روی بدنه اتوبوس نقش بسته، ناراحت قبض جریمه ای است که افسر راهنمایی و رانندگی به دستش داده است.

پاسخ: ما هم قبول داریم که یکی از ارکان ترافیک جدا از مهندسی و اجرای ترافیک، آموزش و فرهنگ سازی است. به جرئت می‌گوییم که پلیس راهور به نسبت دیگر سازمان ها و دستگاه های حوزه فرهنگ بهتر عمل کرده است. هفته ای یک روز آموزش در مهدکودک ها و مدارس برای رده های سنی متفاوت داریم. به کارکنان ادارات و رانندگان پرخطر، آموزش رانندگی تدافعی می‌دهیم. با رسانه های جمعی اعم از جراید و صدا و سیما ارتباط خوبی داریم. ما هم معتقدیم هر چه در این حوزه کار کنیم کم است چرا که نتیجه زود بازده نیست.

دستگاه های متولی پای کار بیایند

مسافت زیادی را همان طور که رانندگی می‌کند، سرگرم چک کردن گوشی همراه است. ناگهان با یک عابر پیاده که وضعیت جسمانی متعادلی ندارد وسط بزرگراه روبه رومی‌شود. در همان لحظه پایش را روی ترمز می‌کوبد اما کار از کار گذشته است. دیگر متعادلانی که وسط بزرگراه در حال استعمال مواد مخدر هستند دور تا دور عابر پیاده فوت شده جمع می‌شوند. راننده دستش را بر سر می‌گذارد و نگران از ادامه ماجراست.

پاسخ: وضعیت متعادلان متجاور نسبت به سال های گذشته بهتر شده است. برابر آمار امسال نسبت به مدت مشابه سال قبل از تعداد متوفیان کاسته شده است. این اتفاق تا زمانی روندا کاهشی را دنبال خواهد کرد که هر کدام از دستگاه های متولی پای کار بایستند و به وظایف خود به درستی عمل کنند. به عنوان نمونه نیروی انتظامی برای جمع آوری آمادگی لازم را دارد. آنچه در بحث این بیماران بسیار مهم است فرایند بعد از جمع آوری، یعنی ترک این متعادلان است. درست است که در برخی محل ها که پاتوق متعادلان متجاور است شهرداری با هندریل و نرده مانع از ورود آن ها به سطح بزرگراه شده است. اما این امر برای همه جا قابل اجرا نیست چرا که در توان شهرداری نیست. باید به دنبال بازپرسی این قشر از کاربران ترافیکی باشیم. دستگاه هایی که متولی ترک، نگهداری، سامان دهی و... هستند جدی تر پای کار بیایند تا این دسته از عابران پیاده درمان شوند و به زندگی عادی بازگردند.



کاربران ناراضی عامل بروز تخلفات هستند

راننده سردرگم در خیابان طبرسی با لحن بدی می‌گوید که مردم را به بازی گرفته اند. طرح ترافیک اجرایی نیست. اما تابلوهای طرح ترافیک سر جای خود هستند، بیشتر کوچه های منتهی به طرح با ورود ممنوع است یا نیست!

پاسخ: هر طرحی که اجرایی می‌شود نقاط ضعف و قوتی دارد. اجرایی کردن طرح های ترافیکی به شکل های مختلف حاصل یک کار کاملاً کارشناسی و برنامه ریزی شده است. در زمانی که طرح ها قابل اجرا هستند نیروی انسانی به کمک آن ها می‌آیند تا در کنار پیشگیری از وقوع حوادث، کار فرهنگی نیز انجام شود. طرح ترافیک ورودی های حرم مطهر اکنون اجرایی نیست اما زیرساخت ها بر سر جای خود هستند که اطلاع رسانی در زمان لغو طرح صورت گرفته است. گاهی کاربران ناراضی خود عامل بروز تخلفات هستند. به عنوان نمونه در خیلی از معابر شهر تابلو، مطلقاً ممنوع، نصب شده است. اما کاسب آن محدوده بی توجه به تابلو خود رو شخصی خود را در آنجا پارک می‌کند. با این توصیف اگر چه معتقدیم یک طرفه کردن معابر آخرین راهکار است. اما ممنوعیت یا محدودیت ها از بروز اتفاقات مشابه پیشگیری می‌کند. در هسته مرکزی شاید برای همسایگان در مجاورت طرح مشکلاتی پدید آید. اما برای زائران با رگه رضوی معبری با کمترین مشکل پذیرای آن هاست. باید زمینه ای فراهم شود تا ناراضی ها متقاعد شوند. این اتفاق زمانی می‌افتد که فرهنگ سازی و اطلاع رسانی درست انجام شود که مستلزم پای کار آمدن دستگاه های متولی فرهنگ است.

ثبت جریمه در لحظه، بازدارندگی دارد

قبل ترها که پلیس سر هر چهارراه می‌ایستاد کمتر از امروز که دوربین ها رصد مان می‌کند جریمه می‌شدیم... این گفته یک راننده متخلف است که برای چهار تخلف حادثه ساز هم زمان، خود راوش توقیف شده است و باید کلاس های توجیهی را بگذراند.

پاسخ: نیروی انسانی با محدودیتی که دارد نمی‌تواند همه معابر را پوشش دهد و در لحظه، بازدارندگی لازم را ندارد. در عوض وقتی راننده ای تخلف می‌کند و همان لحظه از سوی دوربین ثبت و ضبط می‌شود و پیامک برای مالک خودرو ارسال می‌شود، بازدارندگی بالایی دارد. البته باید به این سمت برویم که بدون حضور پلیس و افزایش تعداد دوربین ها کمتر مرتکب تخلف شویم. بهتر است نگاه کاربران ترافیکی تغییر کند. درست مثل زمانی که نگاه رانندگان به بستن کمربند تغییر کرد و این فرهنگ در بین عموم نهادینه شد. مردم همیشه همراه بوده اند. فقط باید علاوه بر رعایت حق تقدم، نسبت به رفتارهای اشتباه ترافیکی بی تفاوت نباشیم. به عنوان نمونه اگر راننده اتوبوسی با گوشی همراه صحبت می‌کند، او را از خطرات پیش رو آگاه کنیم.

