

شدت تصادفات از عوامل تاثیرگذار نقاط حادثه خیز است

شیوه تعیین نقاط سیاه تصادف

چگالی تصادف در طول یک مسیر خاص ارتباطی مستقیم بنابرین با در دست داشتن آمار تصادفات می توان اقدام به دسته بندی نقاط مختلف بر مبنای تاریخچه تصادفات آنها نمود. این رقم برای مسیرهای ارتباطی بر مبنای متوسط تعداد تصادفات در هر کیلومتر است.

شدت تصادفات نیز یکی از عوامل تاثیرگذار نقاط حادثه خیز می باشد زیرا تصادفاتی که منجر به مرگ و میر یا جراحت های جدی می شوند هم از نظر اجتماعی و هم از نظر اقتصادی پرهزینه تر می باشند. اگر تحقیقات کافی برای تعیین هزینه های انواع مختلف تصادفات با شدت های مختلف انجام شده می توان تصادفات را بر مبنای هزینه آنها مورد ارزیابی قرار داد. بنابرین اگر یک تصادف منجر به مرگ و میر برای جامعه بیست برابر یک تصادف منجر به جراحت سطحی هزینه نشده باشد می توان آنرا مشابه ۲۰ واحد تصادف مورد شمارش قرار داد. اگر اطلاعاتی مربوط به هزینه موجود نباشد می توان از مقادیر ارزیابی کمی استفاده نمود. ارقام معادل تصادفات (EIAN) که برای مقاصد طبقه بندی به کار می روند برای تصادفات منجر به فوت برابر ۱۲ و برای تصادفات منجر به جراحت برابر ۳ و برای تصادفات منجر به زبانه های مال برابر ۱ در نظر گرفته می شوند. بنابرین می توان بر مبنای مجموع ارقام EIAN یک نمره خاص را برای هر نقطه در نظر گرفت بدین ترتیب می توان اقدام به مقایسه نقاط مختلف نمود. باید در انتخاب برای انجام عملیات اصلاحی دقت نمود تا نقاطی انتخاب شوند که عملیات اصلاحی حداکثر تاثیر را در آنها داشته باشند. برای مثال انجام عملیات اصلاحی در نقطه ای که دارای سه تصادف منجر به جراحت و سه تصادف منجر به خسارت مالی یا علل مشابه از موفقیت بیشتری نسبت به انجام همان عملیات در نقطه ای با EIAN مشابه ولی دارای یک فقره تصادف منجر به فوت خواهد بود. دو موارد امکان می بایست اثرات حجم ترافیک را نیز در نظر گرفت، چرا که انتظار داریم ترافیک بیشتر شود در صورتی که تصادف بیشتر می شود. **فرهاد صالحیان**

مهندسين برنامه ريز حمل و نقل و پليس ترافيك مي دانند كه معمولاً تصادفات در نقاط خاصي به وقوع مي پيوندند كه تحت عنوان نقاط سياه تصادف ناميده مي شوند.

روش ساده رسم تصادفات روی نقشه است روش مورد نظر یکی از ابزار مهم تعیین نقاط سیاه تصادف در بسیاری از کشورهاست. برای انجام این امره سابق نسبتاً دقیق و کامل مورد نیاز است. یکی از مشکلات این روش، دسترسی نداشتن به آمار تصادفات در محل دقیق تصادفات است که بدون آمار لازم در مورد محل حادثه نمی توان اقدام به ترسیم نمودار صحیح تصادفات نمود. در مواقعی که هیچ آمار دقیقی در دسترس نیست ممکن است بر مبنای اطلاعات محلی از نقاطی که مکرراً تصادف در آنها به وقوع می پیوندند اقدام به آغاز عملیات اصلاحی نمود.

تحقیقات نشان داده اند که تعداد تصادفات در یک نقطه خاص در هر سال از تغییراتی برخوردار است. حتی اگر هیچ گونه تغییری در ترافیک یا شکل معبر آیینام نشده باشد با مطالعه بر روی آمار تصادفات در دوره رانندگی در هر نقطه به صورت وقایع اتفاقی و چند عنصری است. این امر حاکی از آن است که مقایسه بین تعداد تصادفات در نقاط معین می بایست بر مبنای یک دوره ثابت زمانی، مثلاً یک ساله به انجام رسد. مقایسه تعداد تصادفات در حالت ایده آل می بایست آمار چند سال متوالی (حدافل دوره لازم سه ساله) در دسترس باشد تا بتوان از روی آنها اقدام به محاسبه میانگین برای میزان تصادفات نمود.

بهتر است محاسبات مقایسه ها بر مبنای چگالی تصادفات انجام پذیرد چرا که معمولاً نقاط خاصی وجود دارند که تصادفات بیشتر در آنها به وقوع می پیوندند که از جمله آنها می توان در پیچ های تند غیر منتظره نام برد. در نقاط دیگر ممکن است تصادفات در طول قسمتی از جاده رخ دهند که هیچگونه ویژگی خاصی نداشته باشد. در اینگونه موارد لازم است تعداد تصادفات در کیلومتر استفاده شود که همان