

شدت تصادفات از عوامل تاثیرگذار نقاط حادثه خیز است

شیوه تعیین نقاط سیاه تصادف

چگالی تصادف در طول یک مسیر خاص ارتباطی است بنابراین 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؛ بنابراین اگر یک تصادف منجر به مرگ و میر برای جامعه، بیست برابر یک تصادف منجر به جراحت سطحی هزینه داشته 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 (LIAN) 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 برزبر ۱ در نظر گرفته می شوند. بنابراین می توان بر مبنای مجموع ارقام EAN 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 دولت 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 عال مشابه از موفقیته بیشتری نسبت به انجام همان عملیات در نقطه ای با EAN مشابه، ولی دارای یک نمره تصادف منجر به فوت خواهد بود. در 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 (قرههاده 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 روي نقشه است روش مورد نظر يكي از ابزار مهم تعيين نقاط سياه تصادف در بسياري از كشورهاست. براي انجام اين امر، سوابق نسبتاً دقيق و كامل مورد نياز است. يكي از مشكلات اين روش، دسترس نداشتن به آمار تصادفات در محل دقيق تصادفات است كه بدون آمار لازم در مورد محل حادثه نمي توان اقدام به ترسيم نمودار صحيح تصادفات نمود. در موافقي كه هيچ آمار دقيق در دسترس نيست ممكن است بر مبناي اطلاعات محلي از نقاطي كه مكرراً تصادف در آنها به وقوع مي پيوندند اقدام به آغاز عمليات اصلاحی نمود.

تحقيقات نشان داده اند كه تعداد تصادفات در يك نقطه خاص در هر سال از تغييراتي برخوردار است؛ حتي اگر به گونه نفييري در ترافيك يا شكل معبر آيينه شده باشد. با مطالعه بر روي آمار تصادفات؛ در دوره رانندگي در هر نقطه به صورت وقايع پائيزه اتفاقي و چند عنصری است. اين امر حاكي از آن است كه مقايسه بين تعداد تصادفات در نقاط معين مي بایست بر مبنای يك دوره ثابت زمانی، مثلاً يك ساله به انجام رسد. مقایسه تعداد تصادفات در حالت ایده آل می بایست آمار چند سال متوالی (حداقل دوره لازم سه ساله) در دسترس باشد تا بتوان از روی آنها اقدام به محاسبه میانگین برای میزان تصادفات نمود.

بهرتر است محاسبات مقایسه ها بر مبنای چگالی تصادفات انجام پذیرد چرا که معمولاً نقاط خاصی وجود دارند که تصادفات بیشتر در آنجا به وقوع می پیوندند که از جمله آنها می توان در بجهای تند غیر مستطوره 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