

جاده های آذربایجان غربی قابل مقایسه با جاده های استان های همجوار نیستند

خرداد 28، 1393

ترانزیتی و بین المللی بودن آذربایجان غربی ایجاب می کند که جاده های استان باید دارای استانداردهایی اروپایی باشد درحالیکه حتی قابل مقایسه با راه های استان های همجوار نیز نیست.

انسان، خودرو و جاده سه عامل مهم در بروز تصادفات در محورهای برون شهری محسوب می شوند که در این میان هرچند عامل انسانی بیش از 70 درصد سهم دارد اما آنچه باعث شدت تصادف و مرگ بار شدن آن می شود، جاده ها هستند.

در این بین آذربایجان غربی هم بعنوان یکی از استان های پر تصادف و پرتلفات در کشور به شمار می آید که همواره عامل جاده را متهم ردیف اول در این زمینه می پندارند، وجود 60 نقطه پرحادثه در این استان، عرض کم جاده ها، توقف بسیاری از طرح های بهسازی محورهای ارتباطی بدلیل کمبود اعتبار و عواملی مشابه دیگر همگی باعث شده است تا جاده ها همچنان سیاه پوش مسافران خود باشند و کاهش تلفات و تصادفات میسر نشود.

رئیس کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی در اینبار با انتقاد از غیرقابل بودن وضعیت ایمنی جاده های استان گفت: هرچند جاده های اصلی و فرعی از نظر ایمنی و نصب علائم و تابلوها وضعیت مناسبی ندارند اما مشکل اصلی بیشتر در نقاط پرحادثه استان است که متأسفانه کمتر نسبت به ایمن سازی و حذف آن ها اقدام می شود.

«علی اکبر آقایی» با اشاره به ترانزیتی و بین المللی بودن آذربایجان غربی اظهار کرد: با در نظر گرفتن این ویژگی جاده های استان باید دارای استانداردهایی اروپایی باشد درحالیکه حتی قابل مقایسه با راه های استان های همجوار نیز نیست.

وی عنوان کرد: ایمن سازی جاده، علامت گذاری، نصب علائم هشدار دهنده، بهسازی شیب های جاده که به محض انحراف خودرو باعث واژگونی آن نشود و بسیاری دیگر از این قبیل موارد ایمنی باید در جاده های

استان به صورت جدی مورد توجه قرار گیرد و از طرفی نسبت به تبدیل جاده های استان به بزرگراه و آزادراه اقدام شود در حالیکه در بوژه در این مورد غفلت ها به صورت محسوس قابل لمس است.

نماینده مردم سلماس در مجلس شورای اسلامی یادآور شد: ایمن بودن تجهیزات ایمنی دیگر موردی است که به خاطر بی توجهی به این مورد حوادث ناگواری به وقوع می یونددند از جمله استانداردها نبودن گاردریل ها که بیشتر به نما شباهت دارند تا یک وسیله نگهدارنده برای جلوگیری از خروج خودروها به سمت دره ها و حاشیه راه.

آقای با بیان اینکه باید بدنبال جذب سرمایه گذاری های بخش خصوصی باشیم، عنوان کرد: هرچند این کار سخت است اما سخت تر از جذب سرمایه گذار، حفظ آن است چراکه تجربه ثابت کرده وزارت راه و شهرسازی توانایی و یا جدیت انجام تعهدات خود را در مقابل سرمایه گذاران نداشته است.

مدیر کل راه و شهرسازی استان هم در اینبار با بیان اینکه در طول 2 سال اخیر در جاده های آذربایجان غربی عملیات قابل ملاحظه ای برای ایمن سازی این محورها آغاز شده است، اضافه کرد: در وزارت راه و شهرسازی کل استان های کشور از نظر ایمنی و ناامنی جاده های مربوطه با سه رنگ سبز (امن ترین)، زرد (هشدار) و قرمز (خطرناک) تقسیم بندی می شوند که آذربایجان غربی هم تا اواخر سال 90 در وضعیت قرمز بود اما هم اکنون در حال نزدیک شدن به وضعیت سبز هستیم.

«خلیل محبت خواه» با اشاره به خطرناک ترین جاده های استان یادآورد: نزدیک به 60 نقطه پرحادثه در این استان وجود دارد که از مهمترین آن ها می توان به گردنه قوشچی پیچ شریف آباد، 30 کیلومتری ذوب آهن، سه راهی دارلک و جاده ارومیه - مهاباد اشاره کرد که بیشترین تصادفات و تلفات در محور ارومیه به مهاباد رخ می دهد.

وی ادامه داد: هرچند بخش بزرگی از این مسیر بهسازی شده است اما 30 الی 40 کیلومتر باقیمانده همچنان جان هموطنان بسیاری را می گرد که امیدواریم در سال آینده بتوان با تخصیص اعتبارات به موقع و کافی این بخش را هم اصلاح و بهسازی کرد.

این مقام مسئول عنوان کرد: در بسیاری از جاده های استان که کمبود اعتبار مانع از اجرای عملیات عمرانی شده است از طریق اقدام های

زودبازده همچون نصب چراغ های چشمک زن، تابلو و علائم هشدار دهنده و حضور گشت های راهداری سعی در القای احساس خطر به مترددین کرده ایم و خوشبختانه کاهش 20 درصدی تلفات را شاهد هستیم هرچند ادامه این روند کاهش نیازمند استمرار همدلی و تعامل دستگاه های ذیربط است.

محبت خواه با بیان اینکه در بروز تصادف عامل انسانی نقش اصلی را ایفا می کند، اضافه کرد: تنها راهکار نتیجه بخش بودن برنامه های ایمنی جاده ها فرهنگ سازی در بین رانندگان برای انجام سفر ایمن تر است چراکه جاده ها تنها می توانند در شدت تصادف تاثیرگذار باشند و استارت تصادف توسط رانندگان اتفاق می افتد.

وی در پاسخ به سوالی مبنی بر چگونگی اختلاف نظرهایی که بین پلیس راه و اداره کل راه و شهرسازی درباره ایمنی و نامناسب بودن جاده ها وجود داشت، گفت: ما به این نتیجه رسیده ایم که برای حل مشکلات راه های استان نیازمند جایگزین کردن نگاه فرابخشی به جای بخشی نگری هستیم و در اینباره کمیسیون شناسایی نقطه های پرحادثه توسط دستگاه های مسئول در ایمنی جاده ها تشکیل و با رایزنی و بررسی کارشناسی جاده های نیاز به اصلاح شناسایی و مورد بهسازی قرار می گیرد.

مدیرکل راه و شهرسازی با بیان اینکه جاده های آذربایجان غربی در مقایسه با جاده های استان های دارای شرایط مشابه از وضعیت مناسبی برخوردار است، گفت: باید قبول کنیم که این استان از نظر داشتن آزادراه و بزرگراه عقب افتاده که دلیل اصلی آن کمبود اعتبار است، بودجه سال آینده هم بی شک با کاهش روبرو خواهد بود اما باید سعی در جذب منابع مالی جدیدتری داشته باشیم.

این مقام مسئول با اشاره به عملیاتی که برای ایمن سازی راه های استان تعطیل شده است، عنوان کرد: ساخت راه اصلی نازلو - سرو که از سال 89 آغاز شده و هم اکنون بعد از پیشرفت نزدیک به 60 درصدی بدلیل کمبود اعتبار به حالت رکود در آمده است.

محبت خواه بزرگراه سلماس - صوفیان را دیگر طرح راهسازی درحال رکود استان عنوان کرد و یادآور شد: متأسفانه بی پولی هزینه های سنگینی ترین را بر جامعه از نظر ناایمن بودن راه ها تحمیل کرده است و امیدواریم چاره ای اساسی در این مورد اندیشیده شود.

وی بهسازی محور میان دوآب - شاهین دژ را یکی از حیاتی ترین طرح

هاي راهسازي استان براي ارتقاء ايمني سفرهاي جاده اي دانست و تصريح كرد: اعتبار اين طرح 600 ميليارد ريال است كه در قالب 7 بخش عمليات اجراي آن آغاز شده است اما مجموع پيشرفت فزيكي آن به بيش از 30 درصد نمي رسد در حاليكه اين منطقه بيشترين تلفات و تصادفات را به خود اختصاص مي دهد.

وي با اشاره به تعطيلي كامل طرح بهسازي محور پيرانشهر - سردشت اظهار كرد: اين طرح كه از سال 89 آغاز شده است نزديك به 25 درصد پيشرفت دارد و هم اكنون نيز به طور كامل تعطيل شده است.

مدیر کل راه و شهرسازی استان گفت: آذربایجان غربی دارای بیش از 900 کیلومتر راه اصلی، 3 هزار کیلومتر راه فرعی و 7 هزار و 500 کیلومتر راه روستایی بوده و از داشتن آزادراه محروم است.

اروم نیوز