



مرکز مطالعات استراتژیک و منطقی
د ستراتژیکو او سیمه ییزو خبرنو مرکز

تحليل هفته

شماره: ۱۶۴ (از ۱۸ الی ۲۵ ثور ۱۳۹۵ هـ ش)

این نشریه مجموعه تحلیل رویدادهای مهم سیاسی و اقتصادی هفته وار است که به زبان های پشتو، دری، انگلیسی و عربی، توسط مرکز مطالعات استراتژیک و منطقی تهیه و نشر می گردد، تا نهادهای سیاست گذار و پالیسی ساز از آن استفاده نمایند.

آنچه در این شماره می خوانید:

- مقدمه ۲

افغان-تاجک اړیکې؛ مخینه او راتلونکی

- د افغان-تاجک اړیکو شالید ۳
- له ۲۰۰۱ کال وروسته افغان-تاجک اړیکې ۵
- ملي وحدت حکومت او کابل-دوشنبه اړیکې ۵
- د کابل په بهرني سیاست کې د دوشنبې ارزښت ۶

تلفات سنگین حوادث ترافیکي در افغانستان

- آمار روز افزون حوادث ترافیکي ۸
- تلفات حوادث ترافیکي در افغانستان ۹
- عوامل افزایش رخدادهای ترافیکي ۱۰
- راه حل های کاهش تلفات و حوادث ترافیکي ۱۲

مقدمه

افغان ولسمشر اشرف غني تاجکستان ته په خپل لومړني سفر تېره اوونۍ "دوشنبې" ته ولاړ او هلته يې د دغه هېواد له چارواکو سره پر بېلابېلو موضوعاتو خبرې وکړې. په دغه سفر کې د دواړو هېوادونو د چارواکو ترمنځ د بنديانو د تبادلې تړون هم لاسليک شو او ولسمشر غني په دوشنبه کې د تاجکستان له ولسمشر امام علي رحمان سره په گډه خبري غونډه کې، له افراطيت او مخدره توکو د قاچاق پر ضد پر گډه مبارزه ټينگار وکړ.

له دغه سفر دوې ورځې وروسته، د افغانستان اجرائيه رئيس ډاکتر عبدالله هم دغه هېواد ته ولاړ او د «کاسا-۱۰۰۰» په نوم برېښنا پروژې په پرانست غونډه کې يې د پاکستان او قرغيزستان د لومړيو وزيرانو او د تاجکستان له ولسمشر سره يو ځای گډون وکړ. په دې پروژه کې به د قرغيزستان او تاجکستان برېښنا د افغانستان له لارې پاکستان ته ولېږدول شي، چې د سيمې په کچه له لويو پروژو څخه گڼل کېږي. دلته د افغان-تاجک اړيکو تېر او راتلونکي او دغه راز د افغانستان په بهرني سياست کې د تاجکستان د ارزښت په اړه شننه لولئ.

د تحليل په دويمه برخه کې، په افغانستان کې د ترافيکي پېښو د زياتوالي او درنو مرگ ژوبلو په اړه لولئ. تېره اوونۍ د يوې مرگونې ترافيکي پېښې شاهدان وو. دا پېښه د کابل-کندهار په لويه لار، د غزني ولايت په اړونده سيمه کې وشوه او تر ۷۰ زيات کسان، چې ښځې او ماشومان هم پکې وو، د اور په لمبو کې وسوځېدل؛ خو دا پېښه لومړنۍ او وروستنۍ نه ده، بلکې وخت ناوخت دارنگه خونړۍ پېښې کېږي.

د څېړنو له مخې، په افغانستان کې د ترافيکي پېښو کچه کال په کال زياتېږي؛ خو پوښتنه دا ده، چې افغان حکومت ولې د دارنگه پېښو د مخنيوي او يا لږترلږه کموالي لپاره پام وړ اقدامات نه کوي؟ او کوم لاملونه دي، چې دا پېښې يې له کبله ورځ تر بلې زياتېږي او د تلفاتو کچه يې هم ډېره لوړه ده؟

د اوونۍ تحليل په دې گڼه کې پر همدغو موضوعاتو د ستراتېژيکو او سيمه ييزو څېړنو مرکز د اوونيز تحليل د څانگې، شننې او څېړنې لولئ.

افغان-تاجک اړیکې؛ مخینه او راتلونکې



تېره اوونۍ (سه شنبه، د مې ۱۰ مه ۲۰۱۶) افغان ولسمشر محمد اشرف غني، د تاجکستان د ولسمشر امام علي رحمان په رسمي بلنه په دوه ورځني سفر تاجکستان ته ولاړ. د ملي وحدت حکومت له جوړېدو راهيسې، دا د افغان ولسمشر محمد اشرف غني لومړنی سفر دی، چې تاجکستان ته يې ترسره کوي.

د ولسمشر غني له سفر وروسته، اجرائیه رييس ډاکتر عبدالله هم له منځنۍ آسيا - جنوبي آسيا ته د افغانستان له لارې د برېښنا د انتقال پروژې (کاسا-۱۰۰۰) په پرانېست غونډه کې د گډون په موخه، تاجکستان ته سفر وکړ.

افغان-تاجک اړیکې په تېر کې څرنگه وې، اوس په څه وضعیت کې دي او راتلونکې به يې څرنگه وي؟ همدا راز د افغانستان په بهرني سياست کې د تاجکستان ارزښت څه دی؟ د دغو پوښتنو ځوابونه په دې تحليل کې مومي.

د افغان-تاجک اړیکو شاليد

افغانستان او تاجکستان له يو بل سره د گډې ژبې، گډ قوم، گډ کلتور او گډې پولې له کبله نښتي دي. له همدې ځايه ده، چې دوی له يو بل سره ډېرې پخوانۍ اړیکې لري او په بېلابېلو تاريخي دورو کې په يوه قلمرو

کې يوځای پاتې شوي. د بېلگې په ډول د لوی خراسان دوره او يا هم په ځينو اسلامي دورو کې، لکه د غزنويانو دوره.

د احمد شاه بابا د دورې پرمهال هم افغانانو له دوی سره نږدې اړیکې لرلې او وروسته بيا په شلمه پېړۍ کې امير حبيب الله خان، امير امان الله خان او محمود طرزي د منځنۍ آسيا له دغو مسلمانانو سره د شورويانو پرضد د دوی په پاڅونونو کې ډېرې همکارۍ وکړې، چې د دوی دغه پاڅونونه او پاڅونوال په تاريخ کې د باسماچيانو په نامه يادېږي.

کله چې د باسماچيانو دغه پاڅونونه ناکام شول او د منځنۍ آسيا مسلمان امارتونه يو پر بل پسې د شوروي امپراتورۍ تر سينې لاندې شول؛ نو تر ۱۹۹۱ کال پورې د منځنۍ آسيا دغه مسلمانان بيا په شوروي اتحاد کې مدغم شول. کابل هغه مهال هم له دوشنبې سره فرهنگي اړیکې درلودې او هم يې په تاجکستان کې د فارسي اصطلاحاتو په بيا ژوندي کولو کې خپل رول ولوباوه. ځکه د شورويانو او کمونيستي ايډيالوژۍ له کبله، په تاجکستان کې فارسي اصطلاحات پر شوروي اصطلاحاتو بدل شوي وو.

د افغاني جهاد له برياو وروسته، تاجکستان هم د ۱۹۹۱ کال د سپټمبر په ۹مه د خپلواکۍ اعلان وکړ او افغانستان د دوی دغه خپلواکي د سپټمبر پر ۱۲مه په رسميت وپېژندله. خو له خپلواکۍ وروسته، په تاجکستان کې يوه خونړۍ کورنۍ جگړه ونښته او له کبله يې لسگونه زره کډوال افغانستان ته راغلل. د تاجکستان دغه کورنۍ جگړه بيا د ملگرو ملتونو، ايران او افغانستان په منځگرتوب، په ۱۹۹۷ کال کې پای ته ورسېده.

هغه مهال په افغانستان کې د طالبانو او شمالي ټلوالې ترمنځ جگړه روانه وه؛ خو تاجکستان بيا د افغان جگړې له يوه لوري (شمالي ټلوالې) څخه ملاتړ وکړ.

له ۲۰۰۱ کال وروسته افغان-تاجک اړیکې

د افغانستان د نورو ګاونډیانو په پرتله، له ۲۰۰۱ کال وروسته د افغانستان او تاجکستان ترمنځ د جګ پورو چارواکو سفرونه کم ترسره شوي. خو بیا هم په مجموعي ډول په دغو کلونو کې افغان-تاجک اړیکې عادي او ښې وې.

په دغه دوره کې د فرهنګي، تاریخي او ژبنيو مشترکاتو ترڅنګ، پر یو شمېر اقتصادي، انرژي، تجارتي او ترانزیتي همکاريو هم خبرې اترې وشوې. د بېلګې په ډول د رېل پنځه-مليتي کرښه، کاسا-زر پروژه، هېواد ته له تاجکستان څخه د برېښنا صادرونه، د افغانستان له لارې پاکستان ته ترانزیت او داسې نور.

ملي وحدت حکومت او کابل-دوشنبه اړیکې

د افغان ولسمشر اشرف غني د بهرني سیاست په تگلاره کې تر ټولو زیات ارزښت ګاونډیانو ته ورکړل شوی. خو بیا هم د ملي وحدت حکومت له جوړېدو راهیسې په ګاونډیو هېوادونو کې تر ټولو زیاته پاملرنه چین، پاکستان، ترکمنستان او ایران ته وشوه. البته د ازبکستان په پرتله بیا له تاجکستان سره اړیکې نژدې او د لوړپوړو چارواکو سفرونه زیات وو.

تېره اوونۍ افغان ولسمشر تاجکستان ته دوه ورځنی سفر درلود او په دغه سفر کې یې د تاجکستان له ولسمشر، لومړي وزیر او د پارلمان له مشر سره لیده-کاته وکړل.

تاجکستان له تېرو دوو لسيزو راهیسې په افغانستان کې د سخت دریځۍ او مخدره توکو په اړه اندېښنې لري. همدا لامل و، چې په افغانستان کې د داعش ډلې له ظهور او د افغانستان په شمال کې د نامنیو له کبله یو ځل بیا دغه دوې قضیې د خبرو اترو برخه وې. خو ترڅنګ یې د کاسا-زر پروژې په اړه هم خبرې وشوې، چې تېره اوونۍ په رسمي ډول پرانېستل شوه. په دې پروژه کې به له منځنۍ آسیا څخه افغانستان او پاکستان ته ۱۳۰۰ مېگاواټه برېښنا صادره شي او د افغانستان د برېښنا د تقاضا د پوره کولو ترڅنګ به، هر کال د ترانزیتي فیس له کبله هېواد ته له ۳۰ څخه تر ۴۰ میلیون ډالرو پورې، د عاید سرچینه هم شي.

د کابل په بهرني سياست کې د دوشنبې ارزښت

تاجکستان د افغانستان په بهرني سياست کې، د اقتصادي الحاق د لاندې برخو له کبله ډېر ارزښت لري:

- **ترانزيت او تجارت؛** افغانستان او تاجکستان دواړه په وچه کې راگير هېوادونه دي، دواړه هېوادونه اړ دي، چې د ترانزيت لپاره پر نورو متکي شي. که څه هم تاجکستان له روسيې سره ډېرې نږدې اړيکې لري او تر ډېره د ماسکو تر نفوذ لاندې گڼل کېږي؛ خو بيا هم هڅه کوي، چې د افغانستان-پاکستان او افغانستان-ايران له لارې خپله سوداگري او ترانزيت ترسره کړي. د افغانستان لاره ځکه هم ورته مهمه ده، چې له ازبکستان سره يې اړيکې له ډېرې مودې راهيسې خرابې دي.

په همدې موخه په ۱۳۸۴ کال کې د تاجکستان د ولسمشر او د پاکستان لومړي وزير مير ظفر الله خان جمالي ترمنځ په اسلام اباد کې د دوو داسې سرکونو په جوړولو موافقه وشوه، چې تاجکستان او پاکستان، د افغانستان له لارې سره ونښلوي. لومړی سرک به له دوشنبې، کندز، کابل، جلال اباد او پېښور څخه تېرېږي او دويم سرک به د واخان له لارې د پاکستان له چترال سره نښلول کېږي؛ خو تر اوسه په دې اړه لا عملي گامونه نه دي پورته شوي.

همدا راز د ترانزيت او تجارت په موخه د پنځه-مليتي ريل کرښې تفاهمنامې هم لاسليک شوې، چې چين به د تاجکستان او افغانستان له لارې له ايران سره ونښلوي. يوه بله ريل-کرښه هم تر نظر لاندې ده، چې ترکمنستان د افغانستان له لارې له تاجکستان او بيا له چين سره ونښلوي.

په ۲۰۱۰ کال کې د اپټا په تړون کې پاکستان ته اجازه ورکړل شوه، چې د افغانستان له لارې له تاجکستان (منځنۍ آسيا) سره تجارت وکړي؛ خو په ۲۰۱۵ کال کې د تړون له ختمېدو او د بيا نوي کولو پر سر، افغانستان ته د واگې له لارې له هند سره د تجارت اجازې نه ورکولو له کبله، بېرته لغوه شو.

- **انرژي؛** انرژي د دوو لاملونو له کبله مهمه ده: برېښنا او د آمو حوزه.

لومړی: د افغانستان د برېښنا داخلي توليد د هېواد تقاضا نه شي پوره کولی او له همدې امله، له گاونډيو هېوادونو څخه برېښنا واردېږي، چې په دې ډله کې تاجکستان هم شامل دی. د دې ترڅنگ د «ټوټاپ او کاسا-زر» پروژو له کبله پاکستان ته هم د افغانستان له ترانزيتي لارې برېښنا صادرېږي.

دویم: افغانستان چې له تاجکستان سره د آمو پوله لري. د آمو په دغه حوزه کې د تېلو او غازو پراخې زيرمې موجودې دي، چې دواړه هېوادونه پکې په گډ ډول شريک دي.

تلفات سنگین حوادث ترافیکی در افغانستان



در کنار رویدادهای امنیتی و حوادث طبیعی، حادثه‌های ترافیکی نیز مرگبارترین رویدادها در چند سال اخیر در افغانستان بوده و یکی از عوامل افزایش میزان مرگ و میر در کشور می‌باشد.

هفته گذشته شاهد یک رویداد خونین ترافیکی در مسیر شاهراه کابل-کندهار بودیم که منجر به کشته شدن ۷۳ نفر و زخمی شدن بیش از ۷۰ نفر دیگر شد.^۱ این حادثه (۱۹ ثور) در اثر تصادم و آتش‌سوزی دو موتر مسافربری از نوع ۳۰۳، در مربوطات ولسوالی مقر ولایت غزنی رخ داد.

تصادف خونین اخیر در غزنی واکنش‌هایی مبنی بر بی‌توجهی حکومت افغانستان برای پیش‌گیری از وقوع چنین حوادث ناگوار را نیز در پی داشت. به همین دلیل، رئیس‌جمهور غنی جلسه‌ای به هدف رسیدگی به قربانیان حادثه غزنی دائر کرده و دستور داد تا هیئتی متشکل از نماینده‌گان پنج وزارت تشکیل گردد و به منظور پیش‌گیری از وقوع چنین

^۱ «شمار کشته‌شدگان تصادف جاده‌ای در غزنی به ۷۳ نفر رسید» معلومات بیشتر در گزارش بی بی سی:

http://www.bbc.com/persian/afghanistan/2016/05/160508_k02-ghazni-accident

رویدادهای ناگوار، طرح مشخصی را ترتیب و به ریاست جمهوری ارائه نمایند.^۲ از سوی دیگر، کمیسیونی نیز تحت ریاست انجنیر محمد خان معاون اول ریاست اجرائیه به منظور پیش‌گیری از حوادث ترافیکی تشکیل گردید.

مقام‌های وزارت ترانسپورت افغانستان به تاریخ ۲۱ ثور طی نشست مشورتی با معاون اول ریاست اجرائیه اعلام داشت که از میان ۹۴۳ شرکت حمل و نقل، جواز فعالیت نزدیک به ۲۳۰ شرکت را به دلیل عدم رعایت قوانین ترافیکی لغو کرده‌اند.^۳ از سویی هم گروه طالبان در واکنش به حادثه ترافیکی اخیر گفته است که در صورت تکرار چنین حوادث در آینده، با شرکت‌های ترانسپورتی برخورد جدی خواهند کرد.^۴

تلفات سنگین رویدادهای ترافیکی در افغانستان نگرانی‌های زیادی ایجاد کرده است. اما پرسش اینجاست که چرا حوادث ترافیکی همه‌ساله افزایش می‌یابد؟ چه اقداماتی روی دست گرفته شود، تا از وقوع چنین رویدادها جلوگیری صورت گیرد؟

آمار روز افزون حوادث ترافیکی

میزان حوادث ترافیکی در افغانستان از سال ۱۳۸۷ به این سو همه‌ساله روبه افزایش بوده است. در سال ۱۳۸۷ مجموعاً ۲۴۲۳ حادثه ترافیکی در کشور رخ داده بود^۵ و این رقم تا سال ۱۳۹۲ به ۴۳۹۳ مورد افزایش یافت. (جدول-۱)

هرچند آمار احصائیوی رویدادهای ترافیکی در ۱۳۹۳ و ۱۳۹۴ در دست نیست؛ ولی بر بنیاد معلومات برخی نهادها، تعداد حوادث ترافیکی در این دو سال نسبت به سال‌های پیش نیز افزایش یافته است و در سال ۱۳۹۴ رقم حوادث در کشور به ۶۷۲۹ مورد رسیده است.^۶ (جدول-۱)

در طول سال‌های گذشته، اکثریت حوادث ترافیکی به دلیل تیزرفتاری موتورها به وقوع پیوسته است. به گونه مثال، در سال ۱۳۹۲ از مجموع ۴۳۹۳ حادثه ۱۹۹۵ موتر تیزرفتار دچار حادثه ترافیکی شده است.

^۲ رئیس جمهور غنی بخاطر رسیدگی به قربانیان حادثه ترافیکی غزنی به مسوولین هدایات لازم داد» برای معلومات بیشتر به لینک زیر مراجعه نمایید:

<http://president.gov.af/fa/news/87000>

^۳ «وزارت ترانسپورت افغانستان جواز ۲۳۰ شرکت حمل و نقل را لغو کرد»:

http://www.bbc.com/persian/afghanistan/2016/05/160510_k04_review_road_safety_meeting

^۴ برای معلومات بیشتر:

<http://shahamat-farsi.com/?p=28232>

^۵ جزئیات بیشتر در لینک زیر:

[http://cso.gov.af/Content/files/4-44\(1\).pdf](http://cso.gov.af/Content/files/4-44(1).pdf)

^۶ «وزارت صحت عامه از افزایش ۶۰ درصدی رویدادهای ترافیکی در افغانستان خبر داد» برای جزئیات بیشتر: <http://www.tolonews.com/fa/afghanistan/20716-sharp-spike-recorded-in-traffic-accidents-moph?tmpl=component&layout=default>

جدول-۱: میزان حوادث ترافیکی در افغانستان (۱۳۸۷-۱۳۹۴)^۷

سال	۱۳۸۷	۱۳۸۸	۱۳۸۹	۱۳۹۰	۱۳۹۱	۱۳۹۲	۱۳۹۳	۱۳۹۴
بس	۱۳۶	۲۷۵	۲۳۳	۲۳۸	۵۲۰	۵۸۶	-	-
لاری	۴۲۲	۴۵۱	۵۹۸	۶۵۶	۷۱۸	۶۹۶	-	-
تیز رفتار	۱۲۹۹	۱۳۹۸	۱۶۰۰	۱۷۹۹	۱۸۷۷	۱۹۹۵	-	-
موتر سایکل	۴۶۶	۶۶۵	۹۷۳	۹۵۰	۱۰۸۸	۱۱۱۶	-	-
مجموعه	۲۴۲۳	۲۷۸۹	۳۴۰۴	۳۶۴۳	۴۲۰۳	۴۳۹۳	۴۲۹۰	۶۷۲۹

تلفات حوادث ترافیکی در افغانستان

بر اساس معلومات سازمان جهانی صحت، افغانستان یکی از کشورهای است که گراف تلفات ناشی از رویدادهای ترافیکی در آن بلند می‌باشد. بر بنیاد گزارش سازمان جهانی صحت در سال ۲۰۱۵ که در آن معلومات سال ۲۰۱۳ ارائه گردیده، ۴۷۳۴ تن در نتیجه حوادث ترافیکی در افغانستان جان داده‌اند و در هر یک صد هزار نفر ۱۵.۵ نفر در اثر این حوادث، به کام مرگ رفته‌اند.^۸

از جانب دیگر، مقام‌های رسمی در کشور این ارقام را کم‌تر از آنچه که نهادهای بین‌المللی ارائه کرده، عنوان می‌کنند. به عنوان مثال، مسؤولین بخش رویدادهای ترافیکی افغانستان می‌گویند که در سال ۱۳۹۳ حدود ۳۲۷۷ حادثه ترافیکی صورت گرفته است که در نتیجه ۱۲۹۷ نفر کشته و ۳۹۴۶ نفر دیگر زخمی شده‌اند.^۹ براساس معلومات مقام‌های افغان به طور اوسط روزانه بیش از ۱۰ تن قربانی این رویدادها می‌گردد.

^۷ آمار حوادث ترافیکی از سال ۱۳۸۷ الی سال ۱۳۹۲ از اداره مرکزی احصائیه گرفته شده و ارقام سال‌های ۱۳۹۳ و ۱۳۹۴ از وزارت صحت عامه افغانستان گرفته شده است.

^۸ برای معلومات بیشتر به وب سایت سازمان جهانی صحت مراجعه نمایید:

http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/country_profiles/Afghanistan.pdf

^۹ برای معلومات بیشتر:

در این میان، برخی آمارها نشان می‌دهد که ۷۰ درصد تلفات رویدادهای ترافیکی در شاهراه‌های کشور اتفاق می‌افتد و ۳۰٪ دیگر هم در جاده‌های داخل شهرها. براساس محاسبه برخی آمار، ۶۳٪ قربانیان این‌گونه حوادث مردان، ۱۳٪ زنان و ۲۴٪ کودکان می‌باشد.¹⁰

در جریان سال‌های گذشته، حوادث ترافیکی پس از ناامنی‌ها بیش‌ترین تلفات را در کشور برجای گذاشته‌اند. بر اساس آمارهای ارائه شده، از سال ۲۰۰۵ تا سال ۲۰۱۲، حدود ۳۵ هزار تن بر اثر حادثه‌ی ترافیکی در سراسر کشور جان داده‌اند.¹¹

عوامل افزایش رخدادهای ترافیکی

مشکلات جاده‌ها و راه‌های مواصلاتی، بارها از سوی مردم و رسانه‌ها به خصوص پس از همچو حوادث، مطرح شده است اما حکومت هنوز به این مشکلات توجه نکرده است و تدابیر لازم را برای جلوگیری از تکرار این‌گونه رویدادها در نظر نگرفته است. عوامل متعدد باعث وقوع رویدادهای مرگبار ترافیکی شده است، اما عمده‌ترین آنها موارد ذیل به شمار می‌رود:

۱. موجودیت فساد اداری در نهادهای ترافیکی: فساد در این نهادها باعث گردیده تا راننده‌گان به آسانی به جواز راننده‌گی دست‌یابند. چنانچه بر اساس یک گزارش از ۱۰۰ راننده که تنها در شهر کابل مورد پرسش قرار گرفته، ۴۰ تن آنها گفته‌اند که از راه قانونی جواز راننده‌گی را به دست آورده‌اند. بر اساس همین گزارش، به صورت رسمی برای دریافت جواز راننده‌گی ۷۲۰ افغانی مصرف می‌شود، درحالی‌که با پرداخت ۸۰۰۰ افغانی می‌توان آنرا از طرق دیگر نیز به دست آورد.¹² بر علاوه، چشم پوشی از تخلفات ترافیکی راننده‌گان در مقابل دریافت رشوه نیز، مورد دیگر فساد در بخش ترافیکی می‌باشد.

۲. معیاری نبودن و خرابی سرک‌ها: به دلیل موجودیت فساد گسترده در قراردادهای سرک‌سازی، شتاب زده‌گی در ساخت سرک‌ها، بیشتر سرک‌ها و جاده‌های کشور به صورت غیر معیاری توسط شرکت‌های غیرفنی و کم‌تجربه ساخته

http://www.bbc.com/persian/afghanistan/2015/05/150510_k02-afghanistan-accidents-casualties

¹⁰ محاسبه بر اساس آمار کشته شده‌گان سال ۱۳۹۲ صورت گرفته که رسانه‌ها از قول ریاست ترافیک نقل کرده است.

¹¹ برای معلومات بیشتر:

<http://www.etilaatroz.com/20185>

¹² برای معلومات بیشتر به وب سایت الجزیره مراجعه نمایید:

<http://www.aljazeera.com/indepth/features/2014/06/corruption-rife-afghan-traffic-departments-2014627228805766.html>

شده و طبق استانداردهای جاده‌یی جهان نمی‌باشد. عدم کنترل وزن مجاز وسایط باری و انفجارها و حوادث ناامنی نیز باعث گردیده تا سرک‌های کشور تخریب شوند. بنابراین، کم‌عرض بودن و معیاری نبودن جاده‌ها و تخریب آن نیز یکی از افزایش حوادث ترافیکی به شمار می‌رود.

۳. بی‌احتیاطی راننده‌گان و نقض قوانین ترافیکی: بی‌توجهی مقامات ترانسپورتی کشور، عدم نظارت ترافیک بر وسایط نقلیه در شاهراه‌ها و نبود قانون منظم ترانسپورتی باعث شده تا راننده‌گان موترهای مسافربری همواره از مقررات ترافیکی سرپیچی کنند، چون تاکنون شرکت‌های ترانسپورتی به طور قانونی به دلیل چنین حادثاتی از سوی وزارت ترانسپورت مورد بازپرسی قرار نگرفته است.

۴. سرعت بیش از حد و نبود علائم ترافیکی: تیزرانی و سرعت بیش از حد یکی از جدی‌ترین عوامل حادثاتی ترافیکی در کشور است. بسیاری از راننده‌گان در مسیر شاهراه‌ها با سرعت بسیار بالا رانندگی می‌کنند. آمار حوادث ترافیکی نشان می‌دهد که سبب وقوع بیشترین حوادث ترافیکی وسایط نقلیه تیز رفتار می‌باشند. به گونه‌ی مثال، تنها در سال ۱۳۹۲ از مجموع حوادث ترافیکی ۴۵.۴ درصد حادثه‌ی موترهای تیزرفتار بوده و ۲۵.۴ درصد آن حوادث موترسایکل‌ها بوده است. از جانب دیگر، در شاهراه‌های افغانستان از نشانه‌های ترافیکی خبری نیست و کنترولی بر محدودیت سرعت موترها هم وجود ندارد.

۵. اعتیاد راننده‌گان به مواد مخدر: اکثراً راننده‌گان وسایط نقلیه باربری که راه‌های دور و درازی را در شب می‌پیمایند، از مواد نشه‌آور استفاده می‌کنند. انجنیر محمد خان، معاون اول ریاست اجرایی، در نشست مشورتی با وزیر ترانسپورت، رئیس ترافیک و مسئول اتحادیه‌ی شرکت‌های ترانسپورتی، بر تطبیق مقررات رانندگی به منظور جلوگیری از همچو رویدادها تاکید کرد. او گفت بسیاری از رانندگان در شاهراه‌ها چرس (حشیش) می‌کشند و در حالت نشه رانندگی می‌کنند. درکنار این، استفاده از یک راننده در مسیرهای دور باعث خسته‌گی و خواب‌آلودگی راننده گردیده و باعث حوادث ترافیکی می‌گردد.

۶. رقابت میان شرکت‌های ترانسپورتی: راننده‌گان شرکت‌های ترانسپورتی می‌گویند که شرکت‌های ترانسپورتی به راننده‌گانی که مسافر را زودتر انتقال دهند امتیاز می‌دهند و این یکی از علت‌های تیزرانی است که در هنگام سبقت گرفتن از دیگری، باهم برخورد می‌کنند.

۷. عدم رعایت ترتیبات حفاظتی: بستن کمر بند محافظتی در هنگام رانندگی، ویا پوشیدن کلاه در هنگام راندن موترسایکل می‌تواند از برخی تلفات حوادث ترافیکی جلوگیری کند. ولی در نظر نگرفتن مقررات حفاظتی باعث گردیده که گراف تلفات ناشی از حوادث ترافیکی در افغانستان سیر صعودی داشته باشد.

راه‌حل‌های کاهش تلفات و حوادث ترافیکی

از آنجایی که حفظ جان مردم یکی از وظایف اساسی حکومت شمرده می‌شود، پس حکومت باید اقداماتی را روی دست گیرد، تا از وقوع چنین رویدادهای جلوگیری صورت گیرد. موارد زیر، بخشی از راه‌حل‌های کاهش تلفات و حوادث ترافیکی به شمار می‌رود:

- تطبیق قوانین ترافیکی؛ به گونه‌ی مثال استفاده‌ی راننده‌گان و سرنشینان از کمربند امنیتی و پوشیدن کلاه ایمنی راننده‌گان موتورسایکل.
- مبارزه با فساد اداری در قراردادهای سرک‌سازی و ارگان‌های ترانسپورت و ترافیک به خصوص در اخذ جوازهای راننده‌گی.
- نصب سرعت سنج در جاده‌ها و شاهراه‌ها برای معلوم کردن سرعت موترها، نصب علائم ترافیکی و فعال ساختن ترافیک شاهراه در تمام شاهراه‌ها.
- کنترل وزن وسایط نقلیه، بخصوص وسایط نقلیه باربری تا از تخریب سرک‌ها جلوگیری به عمل آید.
- آموزش علایم ترافیکی به دانش‌آموزان مکاتب.

پایان



ارتباط با ما:

ایمیل: info@csrskabul.com csrskabul@gmail.com

وب سایت: www.csrskabul.net - www.csrskabul.com

شماره تماس دفتر: (+93) 784089590

ارتباط با مسؤولین:

دکتور عبدالباقي امين، رئيس مركز مطالعات استراتژيك ومنطوقی: abdulbaqi123@hotmail.com (+93) 789316120

حكمت الله خُلاَند، مسؤول تحقیقات و نشرات: hekmat.zaland@gmail.com (+93) 775454048

یادآوری: لطفا نظرات و پیشنهادات خود را جهت بهبود مطالب این نشریه به ما ارسال دارید.