

نگاهی به انتخاب کشاورزان نمونه

آنکه بیشتر می‌کارد، بیشتر می‌برد



میانگین تولید توسط کشاورزان نمونه در کشور بین ۹ تا ۱۳ برابر کشاورزان عادی است. در همین حال آمار نشان می‌دهد طی ۲۰ سال گذشته میانگین تولید توسط کشاورزان نمونه افزایش قابل توجهی داشته است. کشاورزان نمونه نمونه کشور در سال جاری از هر هکتار زراعت گندم بین ۱۲ تا ۶۴ محصول برداشت کردند که این میزان در سال ۶۴ حدود ۶ تا ۲۷ تن بوده است.

میانگین تولید برنج توسط کشاورزان نمونه در حال حاضر برابر با ۱۱ تن در هکتار است که این میزان در سال ۶۴ بین ۷ تا ۱۶ تن در هکتار بوده است. **■ کشاورزان نمونه از این پس به عنوان مشاور در سطوح مختلف وزارت جهاد کشاورزی به کار گمارده می‌شوند.** یکی از موارد نقد بر سیاست انتخاب کشاورزان نمونه در طی سالهای گذشته به عدم استفاده از تجربیات این دسته از زنجیرگان در بخش کشاورزی بر می‌گردد. چنانکه گفته می‌شود کشاورزان نمونه پس از انتخاب به حال خود رها می‌شوند. محسین حسینی معاون ترویج و نظام بهره براری وزارت جهاد کشاورزی در گفت‌وگو با خبرنگار ایرن گفت: از اسامی و تشکیل انجمن خبرگان کشاورزی از تمام کشاورزان که به عنوان نمونه انتخاب می‌شوند به عنوان مشاوران ارشد در کلیه سطوح استفاده خواهد شد و در واقع نظرات آنها در بعد تصمیم‌سازی و تصمیم‌گیری بخش به کار گرفته می‌شود.

وی با تأکید بر اینکه توان بالا و تجربیات کشاورزان نمونه می‌تواند برای بخش‌های کمتر تر باشد، افزود: ارقام بالای تولیدگر توسط مقرر تر باشد، بالغ ۱۲ تن در هکتار از گندم توسط کشاورزان نمونه نشان دهنده به نسبت ایل کشاورزی است و اگر دیگر کشاورزان از دانش فنی و مهارت نمونه‌ها استفاده کنند، این میزان از تولید دست یابند. به گفته وی اسامی این همدانست گذشته دهنده تشویق و انگیزه به سایر سطوح علمی کشاورزان نمونه، آنها به دوره‌های آموزشی خارج از کشور که متناسب با فعالیتشان است اعزام می‌شوند.

کسانی عظیم کشاورزان نمونه کشور هستند که از تمکن مالی خوبی برخوردار هستند و همین دلیل نسبت میزان دسترس آنها به امکانات فنی و دانش بالاتر از سایر کشاورزان است. وی تصریح کرد: گرچه در برخی مقاطع کشاورزان خرده‌پا و بی‌سواد نیز در جمع کشاورزان نمونه وجود داشته‌اند ولی این کشاورزان به دلیل وابستگی به اعتبارات دولتی و عدم حمایت لازم از آنها نتوانسته‌اند پیش از یکی دو سال خود را سرپا نگه دارند. آمارها نشان می‌دهد در سال ۱۳۷۱ از مجموع ۲۰۷ کشاورز نمونه ۱۲۰ نفر دارای تحصیلات دیپلم و ۷۷ نفر دارای تحصیلات دیپلم به بالا بوده‌اند که از این تعداد ۲۰ نفر دارای مدرک لیسانس و ۳ نفر دارای فوق لیسانس بوده‌اند.

در همین حال در سال ۱۳۸۱ از مجموع ۹۰ کشاورز نمونه انتخاب شده ۱۵ نفر دارای مدرک لیسانس و ۳ نفر دارای فوق لیسانس و دکتر بوده‌اند. **■ میانگین سنی کشاورزان نمونه حدود ۴۰ سال است** بررسی آماری میانگین سنی کشاورزان نمونه طی چندسال گذشته نشان می‌دهد که در حالی که میانگین سنی کشاورزان نمونه حدود ۳۰ سال است، به گفته مسئولان وزارت جهاد کشاورزی، از کل ۱۷۵ میلیون کشاورز کشور ۱۵ درصد بالای ۴۰ سال و ۱۱ درصد پایین آن هستند. **■ میانگین تولید کشاورزان نمونه ۳ تا ۹ برابر عادی است** میزان تولید کشاورزان نمونه در هکتار همواره یکی از ملاکهای مورد توجه برای انتخاب کشاورزان نمونه بوده است. به گفته حسینی وزیر جهاد کشاورزی

تولید هر هکتار در کشور متوسط است. کشاورزان نمونه به دلیل بهره‌وری بالا و استفاده از روش‌های نوین، میانگین تولید آنها ۳ تا ۹ برابر عادی است. در حالی که میانگین تولید عادی یک هکتار حدود ۱۰ تن گندم است، تولیدگر نمونه‌ها می‌توانند تا ۹۰ تن گندم در هکتار تولید کنند. **■ مساحت کشتزارهای نمونه‌ها ۲۰ تا ۳۰ هکتار است** مساحت کشتزارهای نمونه‌ها نیز به طور متوسط ۲۰ تا ۳۰ هکتار است. این کشاورزان با بهره‌گیری از روش‌های نوین، در مساحت کمتری، تولید بیشتری انجام می‌دهند. **■ آموزش و ترویج به کشاورزان نمونه توجه ویژه‌ای دارد** وزارت جهاد کشاورزی با توجه به اهمیت نقش کشاورزان نمونه، در زمینه آموزش و ترویج به این دسته از کشاورزان توجه ویژه‌ای دارد. کارگاه‌ها، کارگاه‌های آموزشی و بازدیدها به منظور ارتقای مهارت‌های این کشاورزان انجام می‌گیرد.

کشاورزی نمی‌شود. ۱۱۹ ام در این حمایت از کشاورزان متأسفانه جایگاه مناسب ندارد. شاید بیشترین جایگاه آن همان انتخاب، کشاورزان نمونه کشور باشد که در سال ۱۳۶۴ آغاز شد و در دو دهه‌دهه ده‌ها هزار نفر از این دسته از کشاورزان به عنوان مشاوران ارشد در سطوح مختلف وزارت جهاد کشاورزی به کار گرفته شده‌اند. **■ انتخاب کشاورزان نمونه از این پس به عنوان مشاور در سطوح مختلف وزارت جهاد کشاورزی به کار گمارده می‌شود.** یکی از موارد نقد بر سیاست انتخاب کشاورزان نمونه در طی سالهای گذشته به عدم استفاده از تجربیات این دسته از زنجیرگان در بخش کشاورزی بر می‌گردد. چنانکه گفته می‌شود کشاورزان نمونه پس از انتخاب به حال خود رها می‌شوند. محسین حسینی معاون ترویج و نظام بهره براری وزارت جهاد کشاورزی در گفت‌وگو با خبرنگار ایرن گفت: از اسامی و تشکیل انجمن خبرگان کشاورزی از تمام کشاورزان که به عنوان نمونه انتخاب می‌شوند به عنوان مشاوران ارشد در کلیه سطوح استفاده خواهد شد و در واقع نظرات آنها در بعد تصمیم‌سازی و تصمیم‌گیری بخش به کار گرفته می‌شود.

وی با تأکید بر اینکه توان بالا و تجربیات کشاورزان نمونه می‌تواند برای بخش‌های کمتر تر باشد، افزود: ارقام بالای تولیدگر توسط مقرر تر باشد، بالغ ۱۲ تن در هکتار از گندم توسط کشاورزان نمونه نشان دهنده به نسبت ایل کشاورزی است و اگر دیگر کشاورزان از دانش فنی و مهارت نمونه‌ها استفاده کنند، این میزان از تولید دست یابند. به گفته وی اسامی این همدانست گذشته دهنده تشویق و انگیزه به سایر سطوح علمی کشاورزان نمونه، آنها به دوره‌های آموزشی خارج از کشور که متناسب با فعالیتشان است اعزام می‌شوند.

هر تصادف، ۱۰ میلیون تومان خسارت

■ سقف و میزان این اعتبار چقدر؟ هنوز میزان سقف کمک بانک جهانی در ارتباط با رفع نفاط حادثه خیز مشخصی نشده است چرا که این بانک در موارد مختلف مربوط به جاده‌های ایران سرمایه‌گذاری خواهد کرد که نفاط حادثه خیز یکی از بخش‌های آن خواهد بود. قلمل از احداث و ساخت راه‌های ضروری است مطالعاتی انجام شده که این مطالعات باید در کمیته در وزارت راه به تصویب برسد تا آنجا که کلیه این کمیته نگهداری راه به عنوان یکی از اعضا این کمیته چنانچه با مورد یا اشکالی در مطالعه و طرح برخورد کند آن را اعلام می‌کند.

■ در مقایسه با سایر کشورهای جهان، وضعیت راه‌های جاده‌های ما به لحاظ ایمنی، تصادفات چگونه است؟ می‌هنوز اطلاعاتی در این زمینه جمع‌آوری نکرده‌ام. اما این موضوع در حال بررسی است. **■ مشکلاتی در زمینه رفع اصلاحو** این سازمان نفاط حادثه خیز وجود دارد؟ **■ در کمبود اعتبار مشکل دیگری وجود ندارد.**

■ برای رفع و ایمن‌سازی نفاط حادثه خیز بطور متوسط چقدر اعتبار لازم است؟ به طور متوسط ۵۰۰ میلیون تومان **■ با فرض اینکه اعتبارات لازم اصلاح نفاط حادثه خیز کمترین ضرورت مدتها زمان خواهد بود؟** **■ آیا بعد از گذشتن این سال و در پایان سال ۸۸ و تصادفات که شما در این زمینه انجام دادید می‌توان امیدوار بود که دیگر نفاط حادثه خیز در کشور وجود نداشته باشد.** اگر اعتبارات لازم توسط سازمان تصادفات وجود داشته باشد از برنامه ۵۰۰ میلیارد نفاط حادثه خیز در شبکه جاده‌ای ملی کشور وجود نخواهد داشت البته باید این نکته اشاره کنم که نفاط حادثه خیز عمده و قابل توجه در کشور نادریم و معاینه و نظارت کل کشور ۱۵ درصد سهم عامل جاده‌ای در تصادفات به اشکالات جاده‌ای بر نمی‌گردد بلکه ممکن است بقیه جاده‌ای کم باشد که در آن با احداث بزرگراه یا اتوبان رفع کرد. اما با این وجود برنامه رفع نفاط حادثه خیز از میزان تصادفات جاده‌ای با شدت کاسته خواهد شد. **■ از میزان تصادفات این سال گذشته** همچنین تعداد آن دسته از تصادفات که عامل تصادفات جاده‌ای در وقوع آن بوده است **■ توضیح دهید.** اما تصادفات را باید از دفتر ایمنی و ترافیک سازمان پیگیری کرد. **■ تصادفات جاده‌ای در درصدی قابل‌توجه است.** در وقوع تصادفات جاده‌ای با شدت کاسته خواهد شد. **■ چسب‌زمانها و تصادفات جاده‌ای باید اقدام کرد.** در زمینه نفاط حادثه خیز در این سال، ما در زمینه نفاط حادثه خیز و ترافیک می‌تواند پاسخگوی شما باشد.

اما با تیرایی آن در سرعت و تکنولوژی خودروها و وسایل نقلیه ایجاد شده پخته‌شده ای جاده‌های قدیمی، متناسب با این خودروهای جدید که با سرعت بالاتر حرکت می‌کنند و به ما باید این حوادث را اصلاح کنیم. **■ با توجه به تعداد جاده‌های قدیمی طبیعی است که زمان و هزینه زیادی برای اصلاح و بازسازی اینها نیاز است؟** جاده‌های قدیمی زیادی در کشور هستند که نیاز به بازسازی و اصلاح آنها نیست. در واقع برخی از جاده‌های قدیمی در محل و منطقه خودشان مشکلی ندارند مثل جاده‌های فرعی بین دو شهر کوچک. اما جاده‌های بین استانی که کشوری و ملی محسوب می‌شوند چنانچه با مشخصات راه فرعی ساخته شده باشند باید مورد رسیدگی قرار گیرند چرا که هم سرعت بین استانی هستند و ماشین‌هایی با محور بالا در این محورها در حال تردد و حرکت است. این سبب به نوع کاربرد محور، میزان تردد و امنیت جاده‌های کشور مورد اصلاح و بازسازی قرار می‌گیرد. اما این تأکید می‌کند که همه راه‌های کشور با این‌ها از جاده روستایی که تردد بالایی در آن صورت نمی‌گیرد مطابق با استانداردهای راهسازی ساخته می‌شود اما طبیعی است که کشور و ما کمبود بودجه برای جاده‌های روستایی داریم. **■ با فرض اینکه اعتبارات لازم اصلاح نفاط حادثه خیز کمترین ضرورت مدتها زمان خواهد بود؟** **■ آیا بعد از گذشتن این سال و در پایان سال ۸۸ و تصادفات که شما در این زمینه انجام دادید می‌توان امیدوار بود که دیگر نفاط حادثه خیز در کشور وجود نداشته باشد.** اگر اعتبارات لازم توسط سازمان تصادفات وجود داشته باشد از برنامه ۵۰۰ میلیارد نفاط حادثه خیز در شبکه جاده‌ای ملی کشور وجود نخواهد داشت البته باید این نکته اشاره کنم که نفاط حادثه خیز عمده و قابل توجه در کشور نادریم و معاینه و نظارت کل کشور ۱۵ درصد سهم عامل جاده‌ای در تصادفات به اشکالات جاده‌ای بر نمی‌گردد بلکه ممکن است بقیه جاده‌ای کم باشد که در آن با احداث بزرگراه یا اتوبان رفع کرد. اما با این وجود برنامه رفع نفاط حادثه خیز از میزان تصادفات جاده‌ای با شدت کاسته خواهد شد. **■ از میزان تصادفات این سال گذشته** همچنین تعداد آن دسته از تصادفات که عامل تصادفات جاده‌ای در وقوع آن بوده است **■ توضیح دهید.** اما تصادفات را باید از دفتر ایمنی و ترافیک سازمان پیگیری کرد. **■ تصادفات جاده‌ای در درصدی قابل‌توجه است.** در وقوع تصادفات جاده‌ای با شدت کاسته خواهد شد. **■ چسب‌زمانها و تصادفات جاده‌ای باید اقدام کرد.** در زمینه نفاط حادثه خیز در این سال، ما در زمینه نفاط حادثه خیز و ترافیک می‌تواند پاسخگوی شما باشد.



نمی‌توان گفت که بیشتر جاده‌های ما دچار مشکل هستند و نقص دارند. در اصل بررسی‌های ۲۵ هزار کیلومتر از شبکه ملی جاده‌ای کشور نشان می‌دهد که در این ۲۵ هزار کیلومتر ۱۵۲۶ نقطه حادثه خیز وجود دارد. اما این تعداد فقط حادثه‌های خفیه است و با استفاده به این تعداد نقطه حادثه خیز در کشور اعلام کنیم که در درصدی از جاده‌های دارای اشکالات و نواقص جاده‌ای هستند. **■ به هر حال وضعیت جاده‌های ما نباید به گونه‌ای باشد که در آینده دچار خطا یا اشتباه بدهد و در نهایت باعث وقوع تصادفات شود؟** بیندین انویان تهران کم تقریباً از جمله محورهای بدون اشکالات است. اما اگر در این انویان تصادفی در اشکال سرعت‌برجاری است. اما با استفاده باقی برون تصادفات است که در درصدی از جاده‌های دارای اشکالات و نواقص جاده‌ای هستند. **■ به هر حال وضعیت جاده‌های ما نباید به گونه‌ای باشد که در آینده دچار خطا یا اشتباه بدهد و در نهایت باعث وقوع تصادفات شود؟** بیندین انویان تهران کم تقریباً از جمله محورهای بدون اشکالات است. اما اگر در این انویان تصادفی در اشکال سرعت‌برجاری است. اما با استفاده باقی برون تصادفات است که در درصدی از جاده‌های دارای اشکالات و نواقص جاده‌ای هستند.

نمی‌توان گفت که بیشتر جاده‌های ما دچار مشکل هستند و نقص دارند. در اصل بررسی‌های ۲۵ هزار کیلومتر از شبکه ملی جاده‌ای کشور نشان می‌دهد که در این ۲۵ هزار کیلومتر ۱۵۲۶ نقطه حادثه خیز وجود دارد. اما این تعداد فقط حادثه‌های خفیه است و با استفاده به این تعداد نقطه حادثه خیز در کشور اعلام کنیم که در درصدی از جاده‌های دارای اشکالات و نواقص جاده‌ای هستند. **■ به هر حال وضعیت جاده‌های ما نباید به گونه‌ای باشد که در آینده دچار خطا یا اشتباه بدهد و در نهایت باعث وقوع تصادفات شود؟** بیندین انویان تهران کم تقریباً از جمله محورهای بدون اشکالات است. اما اگر در این انویان تصادفی در اشکال سرعت‌برجاری است. اما با استفاده باقی برون تصادفات است که در درصدی از جاده‌های دارای اشکالات و نواقص جاده‌ای هستند. **■ به هر حال وضعیت جاده‌های ما نباید به گونه‌ای باشد که در آینده دچار خطا یا اشتباه بدهد و در نهایت باعث وقوع تصادفات شود؟** بیندین انویان تهران کم تقریباً از جمله محورهای بدون اشکالات است. اما اگر در این انویان تصادفی در اشکال سرعت‌برجاری است. اما با استفاده باقی برون تصادفات است که در درصدی از جاده‌های دارای اشکالات و نواقص جاده‌ای هستند.

■ زهره فصاحت - براساس آمارهای منتشره سالانه ۴۰ هزار تصادف در ایران رخ می‌دهد که موجب وارد شدن خسارتی بالغ بر ۴۰ هزار میلیارد ریال (به طور متوسط ۱۰ میلیون تومان) در دوران تصادف کشور می‌شد. این در حالی است که هر سال ۱۰ درصد نیز به تعداد گشته‌ها و مردگان تصادفات جاده‌ای اضافه می‌شود و چنانچه روند فعلی در زمینه تصادفات تصادفات ادامه یابد، یکصد هزار نفر در سال فوت خواهند شد. **■ در مقایسه با سایر کشورهای جهان، وضعیت راه‌های جاده‌های ما به لحاظ ایمنی، تصادفات چگونه است؟ می‌هنوز اطلاعاتی در این زمینه جمع‌آوری نکرده‌ام. اما این موضوع در حال بررسی است. **■ مشکلاتی در زمینه رفع اصلاحو** این سازمان نفاط حادثه خیز وجود دارد؟ **■ در کمبود اعتبار مشکل دیگری وجود ندارد.****

اما با تیرایی آن در سرعت و تکنولوژی خودروها و وسایل نقلیه ایجاد شده پخته‌شده ای جاده‌های قدیمی، متناسب با این خودروهای جدید که با سرعت بالاتر حرکت می‌کنند و به ما باید این حوادث را اصلاح کنیم. **■ با توجه به تعداد جاده‌های قدیمی طبیعی است که زمان و هزینه زیادی برای اصلاح و بازسازی اینها نیاز است؟** جاده‌های قدیمی زیادی در کشور هستند که نیاز به بازسازی و اصلاح آنها نیست. در واقع برخی از جاده‌های قدیمی در محل و منطقه خودشان مشکلی ندارند مثل جاده‌های فرعی بین دو شهر کوچک. اما جاده‌های بین استانی که کشوری و ملی محسوب می‌شوند چنانچه با مشخصات راه فرعی ساخته شده باشند باید مورد رسیدگی قرار گیرند چرا که هم سرعت بین استانی هستند و ماشین‌هایی با محور بالا در این محورها در حال تردد و حرکت است. این سبب به نوع کاربرد محور، میزان تردد و امنیت جاده‌های کشور مورد اصلاح و بازسازی قرار می‌گیرد. اما این تأکید می‌کند که همه راه‌های کشور با این‌ها از جاده روستایی که تردد بالایی در آن صورت نمی‌گیرد مطابق با استانداردهای راهسازی ساخته می‌شود اما طبیعی است که کشور و ما کمبود بودجه برای جاده‌های روستایی داریم. **■ با فرض اینکه اعتبارات لازم اصلاح نفاط حادثه خیز کمترین ضرورت مدتها زمان خواهد بود؟** **■ آیا بعد از گذشتن این سال و در پایان سال ۸۸ و تصادفات که شما در این زمینه انجام دادید می‌توان امیدوار بود که دیگر نفاط حادثه خیز در کشور وجود نداشته باشد.** اگر اعتبارات لازم توسط سازمان تصادفات وجود داشته باشد از برنامه ۵۰۰ میلیارد نفاط حادثه خیز در شبکه جاده‌ای ملی کشور وجود نخواهد داشت البته باید این نکته اشاره کنم که نفاط حادثه خیز عمده و قابل توجه در کشور نادریم و معاینه و نظارت کل کشور ۱۵ درصد سهم عامل جاده‌ای در تصادفات به اشکالات جاده‌ای بر نمی‌گردد بلکه ممکن است بقیه جاده‌ای کم باشد که در آن با احداث بزرگراه یا اتوبان رفع کرد. اما با این وجود برنامه رفع نفاط حادثه خیز از میزان تصادفات جاده‌ای با شدت کاسته خواهد شد. **■ از میزان تصادفات این سال گذشته** همچنین تعداد آن دسته از تصادفات که عامل تصادفات جاده‌ای در وقوع آن بوده است **■ توضیح دهید.** اما تصادفات را باید از دفتر ایمنی و ترافیک سازمان پیگیری کرد. **■ تصادفات جاده‌ای در درصدی قابل‌توجه است.** در وقوع تصادفات جاده‌ای با شدت کاسته خواهد شد. **■ چسب‌زمانها و تصادفات جاده‌ای باید اقدام کرد.** در زمینه نفاط حادثه خیز در این سال، ما در زمینه نفاط حادثه خیز و ترافیک می‌تواند پاسخگوی شما باشد.

نمی‌توان گفت که بیشتر جاده‌های ما دچار مشکل هستند و نقص دارند. در اصل بررسی‌های ۲۵ هزار کیلومتر از شبکه ملی جاده‌ای کشور نشان می‌دهد که در این ۲۵ هزار کیلومتر ۱۵۲۶ نقطه حادثه خیز وجود دارد. اما این تعداد فقط حادثه‌های خفیه است و با استفاده به این تعداد نقطه حادثه خیز در کشور اعلام کنیم که در درصدی از جاده‌های دارای اشکالات و نواقص جاده‌ای هستند. **■ به هر حال وضعیت جاده‌های ما نباید به گونه‌ای باشد که در آینده دچار خطا یا اشتباه بدهد و در نهایت باعث وقوع تصادفات شود؟** بیندین انویان تهران کم تقریباً از جمله محورهای بدون اشکالات است. اما اگر در این انویان تصادفی در اشکال سرعت‌برجاری است. اما با استفاده باقی برون تصادفات است که در درصدی از جاده‌های دارای اشکالات و نواقص جاده‌ای هستند.

■ با توجه به حادثه خیزی جاده‌های کشور و نیاز به نظارت گرفتن آمار بالای تصادفات جاده‌ای در مورد اقدامات اداره کل راه و ابنیه در شناسایی نقاط حادثه خیز و همچنین شناسایی این نقاط نفاط توضیح دهید و به چه روش‌هایی می‌توان این نفاط را اصلاح کرد؟ **■ در مقایسه با سایر کشورهای جهان، وضعیت راه‌های جاده‌های ما به لحاظ ایمنی، تصادفات چگونه است؟** می‌هنوز اطلاعاتی در این زمینه جمع‌آوری نکرده‌ام. اما این موضوع در حال بررسی است. **■ مشکلاتی در زمینه رفع اصلاحو** این سازمان نفاط حادثه خیز وجود دارد؟ **■ در کمبود اعتبار مشکل دیگری وجود ندارد.**

اما با تیرایی آن در سرعت و تکنولوژی خودروها و وسایل نقلیه ایجاد شده پخته‌شده ای جاده‌های قدیمی، متناسب با این خودروهای جدید که با سرعت بالاتر حرکت می‌کنند و به ما باید این حوادث را اصلاح کنیم. **■ با توجه به تعداد جاده‌های قدیمی طبیعی است که زمان و هزینه زیادی برای اصلاح و بازسازی اینها نیاز است؟** جاده‌های قدیمی زیادی در کشور هستند که نیاز به بازسازی و اصلاح آنها نیست. در واقع برخی از جاده‌های قدیمی در محل و منطقه خودشان مشکلی ندارند مثل جاده‌های فرعی بین دو شهر کوچک. اما جاده‌های بین استانی که کشوری و ملی محسوب می‌شوند چنانچه با مشخصات راه فرعی ساخته شده باشند باید مورد رسیدگی قرار گیرند چرا که هم سرعت بین استانی هستند و ماشین‌هایی با محور بالا در این محورها در حال تردد و حرکت است. این سبب به نوع کاربرد محور، میزان تردد و امنیت جاده‌های کشور مورد اصلاح و بازسازی قرار می‌گیرد. اما این تأکید می‌کند که همه راه‌های کشور با این‌ها از جاده روستایی که تردد بالایی در آن صورت نمی‌گیرد مطابق با استانداردهای راهسازی ساخته می‌شود اما طبیعی است که کشور و ما کمبود بودجه برای جاده‌های روستایی داریم. **■ با فرض اینکه اعتبارات لازم اصلاح نفاط حادثه خیز کمترین ضرورت مدتها زمان خواهد بود؟** **■ آیا بعد از گذشتن این سال و در پایان سال ۸۸ و تصادفات که شما در این زمینه انجام دادید می‌توان امیدوار بود که دیگر نفاط حادثه خیز در کشور وجود نداشته باشد.** اگر اعتبارات لازم توسط سازمان تصادفات وجود داشته باشد از برنامه ۵۰۰ میلیارد نفاط حادثه خیز در شبکه جاده‌ای ملی کشور وجود نخواهد داشت البته باید این نکته اشاره کنم که نفاط حادثه خیز عمده و قابل توجه در کشور نادریم و معاینه و نظارت کل کشور ۱۵ درصد سهم عامل جاده‌ای در تصادفات به اشکالات جاده‌ای بر نمی‌گردد بلکه ممکن است بقیه جاده‌ای کم باشد که در آن با احداث بزرگراه یا اتوبان رفع کرد. اما با این وجود برنامه رفع نفاط حادثه خیز از میزان تصادفات جاده‌ای با شدت کاسته خواهد شد. **■ از میزان تصادفات این سال گذشته** همچنین تعداد آن دسته از تصادفات که عامل تصادفات جاده‌ای در وقوع آن بوده است **■ توضیح دهید.** اما تصادفات را باید از دفتر ایمنی و ترافیک سازمان پیگیری کرد. **■ تصادفات جاده‌ای در درصدی قابل‌توجه است.** در وقوع تصادفات جاده‌ای با شدت کاسته خواهد شد. **■ چسب‌زمانها و تصادفات جاده‌ای باید اقدام کرد.** در زمینه نفاط حادثه خیز در این سال، ما در زمینه نفاط حادثه خیز و ترافیک می‌تواند پاسخگوی شما باشد.

نمی‌توان گفت که بیشتر جاده‌های ما دچار مشکل هستند و نقص دارند. در اصل بررسی‌های ۲۵ هزار کیلومتر از شبکه ملی جاده‌ای کشور نشان می‌دهد که در این ۲۵ هزار کیلومتر ۱۵۲۶ نقطه حادثه خیز وجود دارد. اما این تعداد فقط حادثه‌های خفیه است و با استفاده به این تعداد نقطه حادثه خیز در کشور اعلام کنیم که در درصدی از جاده‌های دارای اشکالات و نواقص جاده‌ای هستند. **■ به هر حال وضعیت جاده‌های ما نباید به گونه‌ای باشد که در آینده دچار خطا یا اشتباه بدهد و در نهایت باعث وقوع تصادفات شود؟** بیندین انویان تهران کم تقریباً از جمله محورهای بدون اشکالات است. اما اگر در این انویان تصادفی در اشکال سرعت‌برجاری است. اما با استفاده باقی برون تصادفات است که در درصدی از جاده‌های دارای اشکالات و نواقص جاده‌ای هستند.