



سیمای ایمنی راهها

وزارت راه و ترابری

معاونت آموزش، تحقیقات و فناوری - دبیرخانه کمیسیون ایمنی راهها

سرشناسه	: پورمعلم، ناصر، ۱۳۳۹، گردآورنده
عنوان و نام پدیدآور	: سیمای ایمنی راهها/تدوین ناصر پورمعلم، مهران قربانی؛ [برای] وزارت راه و ترابری، معاونت آموزش، تحقیقات و فناوری، دفتر مطالعات فناوری و ایمنی.
مشخصات نشر	: تهران: وزارت راه و ترابری، معاونت آموزش، تحقیقات و فناوری، کمیسیون ایمنی راه‌های کشور، دبیرخانه، ۱۳۹۰.
مشخصات ظاهری	: ش. ۳۰۶ ص.
شابک	: ۹۷۸-۶۰۰-۵۶۱۵-۲۷-۲
وضعیت فهرست نویسی	: فیبا
موضوع	: راه‌ها -- پیش‌بینی‌های ایمنی
موضوع	: ترافیک -- پیش‌بینی‌های ایمنی
موضوع	: رانندگی -- حوادث
شناسه افزوده	: قربانی، مهران، ۱۳۵۰، گردآورنده
شناسه افزوده	: ایران. وزارت راه و ترابری. دفتر مطالعات فناوری و ایمنی
شناسه افزوده	: ایران. وزارت راه و ترابری. کمیسیون ایمنی راه‌های کشور. دبیرخانه
رده بندی کنگره	: ۱۳۹۰ س ۹۸۶/پ ۵۶۱۴ HE
رده بندی دیویی	: ۳۶۳/۱۲۵
	شماره کتابشناسی ملی : ۶۵۸۲۲۳۲

معاونت آموزش، تحقیقات و فناوری - دفتر مطالعات فناوری و ایمنی

عنوان	: سیمای ایمنی راهها
تدوین	: ناصر پورمعلم (دبیر کمیسیون ایمنی راهها)
ویرایش فنی و ادبی	: مهران قربانی (مسئول دبیرخانه کمیسیون ایمنی راهها)
ناشر	: گروه ایمنی، دفتر مطالعات فناوری و ایمنی
ناشر	: وزارت راه و ترابری - معاونت آموزش، تحقیقات و فناوری
طرح جلد	: لیلا سلوکی
کد انتشار	: ۹۰/BRRS/۳۰۷
شابک	: ۹۷۸-۶۰۰-۵۶۱۵-۲۷-۲
نوبت چاپ	: اول
تاریخ انتشار	: بهار ۱۳۹۰
شمارگان	: ۱۵۰۰ نسخه
قیمت	: ۳۵۰۰ ریال
لیتوگرافی، چاپ و صحافی: باران	
نشانی	: میدان آرژانتین - ابتدای بزرگراه آفریقا - ساختمان شهید دادمان - وزارت راه و ترابری - طبقه سیزدهم شمالی - دفتر مطالعات فناوری و ایمنی
	تلفکس ۸۸۶۶۱۳۹
	web:www.rahiran.ir
	کلیه حقوق برای ناشر محفوظ است

پیشگفتار

تصادفات رانندگی و تلفات ناشی از آن در حال حاضر به صورت یک معضل در سطح جهان مطرح است. این مساله به خصوص در کشورهای در حال توسعه و از جمله کشور ما اهمیت بیشتری پیدا می کند، چرا که در حدود ۹۰٪ تلفات رانندگی در این کشورها به وقوع می پیوندد. اگرچه تصادفات رانندگی در بخش حمل و نقل اتفاق می افتد، ولی نتایج و تبعات آن تنها به بخش حمل و نقل بر نمی گردد و بر سایر ابعاد جامعه اعم از اقتصادی، اجتماعی، سلامت و بهداشت تأثیرگذار است. از اینرو حل این مساله، توجه و همکاری تمامی دستگاههای مسؤل و مرتبط در این زمینه را می طلبد و هیچ دستگاهی به تنهایی نمی تواند پاسخگو بوده و یا به تنهایی عامل بهبود ایمنی رانندگی محسوب گردد.

در این بین رهبری مناسب تکنولوژی ایمنی در امور مختلف و انتخاب افراد مناسب جهت پیشبرد آن بسیار کلیدی بوده و ضروری است تا رهبری ایمنی در انجام مناسب پروژه های ایمنی گام بردارد. بدین منظور باید دو جنبه اصلی ایمنی شامل مهندسی ایمنی و مدیریت ایمنی را در نظر داشت و شرح وظایف دستگاههای مسؤل هر بخش را تعیین نمود. پس از تعیین وظایف دستگاههای مسؤل ضروری است تا در تهیه یک رویکرد ملی ایمنی با هدف توسعه پایدار و با اولویت های الف- زیرساخت های ایمنی (هزینه ها) ب- اقتصاد و بهره وری ایمنی (منافع) و ج- حفظ و نگهداری وضعیت پایدار ایمنی (نسبت منافع به هزینه) گام برداشت. در تعیین نقش بخش های مختلف، جامعه، دولت، دانشگاه و مراکز علمی- پژوهشی و صنعت جایگاه خاص خود را دارند. دولت، مدیر و متفکر استراتژیک ایمنی در سطح مدیریت کلان می باشد. دانشگاه و مراکز علمی خالق اندیشه و تفکر هدفمند ایمنی خواهند بود و صنعت باید نقش سرمایه گذار به منظور دستیابی به هدف نهایی این بخش را بر عهده گیرد. لذا در این بین ضروری است تا تعامل بین دستگاهی در راستای ایمنی پایدار برقرار و یک دستگاه رهبری این تعامل را بر عهده گیرد. به منظور پیاده سازی این سیستم در شرایط کنونی ۱۵ وزارتخانه، سازمان و نهاد در کشور درگیر می باشند. در این راستا وزارت راه و ترابری که متولی اصلی ایمنی در بخش

حمل و نقل جاده‌ای کشور می‌باشد، به منظور ایجاد مدیریت هماهنگ میان دستگاهی، پیشنهاد تشکیل کمیسیون ایمنی راهها را ارایه کرد و هیأت وزیران در تاریخ ۱۳۸۲/۲/۳۱ آن را تصویب نمود. نخستین جلسه کمیسیون در تاریخ ۱۳۸۲/۴/۳ به ریاست وزیر وقت راه و ترابری و با شرکت معاونان وزارتخانه‌ها و روسای سازمان‌های ذیربط برگزار گردید. حاصل تلاش و فعالیت‌های کمیسیون بیش از سی مصوبه و ابلاغیه می‌باشد. ضمن اینکه بررسی طرح‌های ایام خاص مثل طرح‌های ویژه نوروزی و تابستانی و ایجاد هماهنگی میان بخش‌های مختلف نیز در کمیسیون انجام می‌گیرد.

در این مقطع زمانی با توجه به گذشت بیش از ۷ سال از شروع فعالیت‌های کمیسیون ایمنی راهها، ضرورت تهیه یک گزارش جامع از فعالیت‌های ارزنده این کمیسیون کاملاً احساس می‌شد. از اینرو این مورد در دستور کار قرار گرفت و با تلاش کارشناسان کمیسیون ایمنی راهها مجموعه حاضر در ۴ بخش و یک پیوست به نگارش درآمد. در این گزارش مجموعه‌ای از تلاش‌های گسترده کمیسیون در زمینه مدیریت ایمنی رانندگی، فعالیت‌های به ثمر رسیده هر یک از دستگاه‌های عضو کمیسیون و وضعیت ایمنی رانندگی به تصویر کشیده شده است.

در بخش اول، به اهمیت موضوع ایمنی رانندگی در سطح جهان و کشور پرداخته شده و اثرات آن بر بخش‌های مختلف جامعه مورد تحلیل و بررسی قرار گرفته است.

در بخش دوم، وضعیت ایمنی رانندگی در کشور، شاخص‌های معمول در ارزیابی وضعیت ایمنی رانندگی و مقایسه تطبیقی با سایر کشورها ارایه شده است.

در بخش سوم، تاریخچه تشکیل کمیسیون ایمنی راهها، ساختار، مجموعه اقدامات و فعالیت‌ها و اثر بخشی فعالیت‌های کمیسیون در کنترل و کاهش تصادفات رانندگی و تلفات ناشی از آن ارایه شده است.

در بخش چهارم، راهبرد ملی ایمنی راهها به عنوان یک سند راهبردی جهت دستیابی به اهداف بلند مدت ایمنی رانندگی و در بخش پنجم نتایج حاصل از مطالعات پروژه برآورد

هزینه تصادفات رانندگی جهت آشنایی و استفاده در سایر بخش‌های مرتبط با ایمنی رانندگی ارایه گردیده است.

در پیوست نیز مجموعه‌ای از ابلاغیه‌های کمیسیون ایمنی راهها جهت بهره‌برداری ارایه شده است.

در پایان لازم است از مدیریت دفتر مطالعات فناوری و ایمنی آقای مهندس **مهران قربانی** (مدیرکل)، اعضای گروه ایمنی آقای مهندس **هرمز ذاکری** (رییس گروه ایمنی) و خانم مهندس **سارا عبدی** در تهیه و تنظیم این مجموعه، خانم مهندس **کیاندرخت کدخدازاده** و آقایان مهندس **مهران غلامی**، مهندس **حمیدرضا صافی** و مهندس **محسن رحیمی** که در مطالعه و ویرایش مطالب این مجموعه همکاری داشته‌اند، قدردانی ویژه نمود. از خانم **لیلا سلوکی**، **شهناز سراج** و **ماندانا غلامی** که در تهیه جلد، صفحه‌بندی و ویرایش این مجموعه با دبیرخانه کمیسیون همکاری نموده‌اند نیز تشکر می‌گردد. همچنین از دستگاههایی که با ارایه مطالب مفید در تهیه این مجموعه دبیرخانه کمیسیون را یاری نمودند سپاسگذاری می‌شود و آماده دریافت نقطه‌نظرات آنها در تهیه بهتر مجموعه‌های بعدی خواهیم بود.

ناصر پورمعلم^۱

معاون آموزش، تحقیقات و فناوری وزارت راه و ترابری

و دبیر کمیسیون ایمنی راهها

۱. دکتری حمل‌ونقل و ترافیک، استادیار و عضو هیات علمی دانشگاه امام خمینی (ره)

فهرست مطالب

عنوان	صفحه
فصل اول: کلیات	۱
۱-۱. تعاریف کلیدی	۳
۲-۱. ایمنی رانندگی و اهمیت آن	۴
۳-۱. تصادفات رانندگی معضلی اقتصادی، اجتماعی و بهداشتی	۷
۴-۱. اشاره‌ای به قربانیان حوادث رانندگی در ایران	۹
۵-۱. عوامل بروز تصادفات رانندگی	۱۰
۱-۵-۱. دیدگاه سنتی تک علتی	۱۱
۲-۵-۱. دیدگاه چند علتی دینامیک	۱۱
۳-۵-۱. بررسی نقش عوامل مؤثر بر بروز تصادفات رانندگی	۱۳
۴-۵-۱. بررسی تأثیر هر یک از عوامل در بهبود ایمنی رانندگی	۱۹
فصل دوم: ارزیابی و تحلیل ایمنی رانندگی	۲۱
۱-۲. شاخص‌های ارزیابی ایمنی رانندگی	۲۳
۲-۲. بررسی و تحلیل آمار تصادفات رانندگی و تلفات ناشی از آن در ایران	۲۵
۱-۲-۲. بررسی و تحلیل تعداد تصادفات رانندگی	۲۵
۲-۲-۲. بررسی تلفات ناشی از تصادفات رانندگی بر حسب طبقه‌بندی استانی ...	۳۰
۳-۲-۲. بررسی تلفات ناشی از تصادفات رانندگی بر حسب محل وقوع	
تصادف	۳۱
۴-۲-۲. بررسی تلفات ناشی از تصادفات رانندگی بر حسب جنسیت	۳۱
۵-۲-۲. بررسی تلفات ناشی از تصادفات رانندگی بر اساس علت نهایی فوت ...	۳۲
۶-۲-۲. بررسی تلفات ناشی از تصادفات رانندگی بر اساس محل فوت	۳۲

۷-۲-۲. بررسی سهم تصادفات رانندگی بر حسب نوع برخورد و نحوه وقوع	
تصادف.....	۳۳
۸-۲-۲. بررسی فراوانی تعداد متوفیان ناشی از تصادفات رانندگی به تفکیک	
ماه‌های سال.....	۳۴
۳-۲. بررسی وضعیت ایمنی رانندگی ایران و جایگاه آن در جهان (مطابق آخرین	
گزارش‌های بین‌المللی).....	۳۴
فصل سوم: کمیسیون ایمنی راهها، تاریخچه و عملکرد.....	۳۹
۱-۳. روند شکل‌گیری و تاریخچه تأسیس کمیسیون ایمنی راهها.....	۴۱
۲-۳. معرفی دبیرخانه کمیسیون و اعضای مرکزی.....	۴۷
۳-۳. ساختار کمیسیون ایمنی راهها.....	۴۸
۱-۳-۳. معرفی اعضای کمیسیون.....	۴۹
۲-۳-۳. محورهای اصلی فعالیت کمیسیون ایمنی راهها.....	۵۱
۳-۳-۳. نقش و وظایف کمیته‌های تخصصی.....	۵۲
۴-۳. اهم فعالیت‌های کمیسیون.....	۶۲
۵-۳. اثربخشی اقدامات کمیسیون از سال ۱۳۸۲.....	۶۵
۶-۳. چکیده مصوبات و موضوعات مطرح شده در جلسات کمیسیون.....	۶۸
۷-۳. کمیسیون‌های اجرایی ایمنی استانی.....	۱۰۸
۸-۳. اهم برنامه‌های آتی کمیسیون ایمنی راهها (در دوره زمانی برنامه پنجم	
توسعه).....	۱۱۰
فصل چهارم: راهبرد ملی ایمنی راههای ایران.....	۱۱۳
۱. مقدمه.....	۱۱۵
۲. وضعیت ایمنی رانندگی در کشور.....	۱۱۷

عنوان	صفحه
۳. هزینه‌های ناشی از تصادفات رانندگی.....	۱۲۱
۴. اصول	۱۲۲
۵. چشم‌انداز	۱۲۴
۶. هدف کمی	۱۲۴
۷. اهداف راهبردی	۱۲۴
۸. طرح‌های اجرایی جهت نیل به اهداف	۱۴۵
۹. نظارت و گزارش‌دهی	۱۴۵
۱۰. منابع	۱۴۶
فصل پنجم: هزینه‌های تصادفات رانندگی در ایران	۱۴۷
۱-۵. تاریخچه تحقیق	۱۴۹
۲-۵. اهمیت موضوع "هزینه تصادفات ترافیکی"	۱۵۰
۳-۵. نرخ بازگشت سرمایه گذاری در ارتقاء ایمنی ترافیک	۱۵۹
پیوست‌ها	۱۲۹
۱. آیین‌نامه مدیریت ایمنی حمل‌ونقل و سوانح رانندگی - ابلاغیه ریاست	
محترم جمهوری	۱۶۳
۲. آیین‌نامه اجرایی ماده (۵) قانون توسعه حمل‌ونقل و سوخت - ابلاغیه	
ریاست محترم جمهوری	۱۸۳
۳. مجموعه شاخص‌های اصلی عملکردی جهت بهبود ایمنی راهها به	
صورت پایدار - ابلاغیه کمیسیون ایمنی راهها	۱۸۹
۴. طرح مدیریت هماهنگ عملیات رسیدگی به حوادث جاده‌ای - ابلاغیه	
کمیسیون ایمنی راهها	۱۹۹

عنوان

صفحه

پیوست ۵. ضوابط ارایه آمار و اطلاعات تصادفات راهها- ابلاغیه کمیسیون ایمنی راهها.....	۲۰۹
پیوست ۶. طرح انسجام آموزش و فرهنگ سازی ایمنی راهها- ابلاغیه کمیسیون ایمنی راهها.....	۲۳۵
پیوست ۷. مصوبه اقدامات مورد نظر جهت ارتقاء ایمنی راههای روستایی.....	۲۹۱
پیوست ۸. مجموعه مطالعات، پژوهش ها و انتشارات وزارت راه و ترابری (در زمینه ایمنی).....	۲۹۷
پیوست ۹. منابع و مراجع.....	۳۰۳

فهرست شکل‌ها و نمودارها

عنوان	صفحه
شکل ۱-۱: منحنی رشد مالکیت خودرو	۶
شکل ۲-۱: روند رشد وسایل نقلیه در ایران (۱۳۷۹-۱۳۸۸).....	۶
شکل ۳-۱: تصویری از ضعف استحکام داخلی خودرو در بروز حوادث ناگوار تصادفات رانندگی	۸
شکل ۴-۱: تصویری از شدت تصادفات به دلیل ضعف موتورسیکلت در حفاظت از سرنشین.....	۹
شکل ۵-۱: انواع خطاهای انسانی منجر به تصادف و سهم هریک در سال ۱۹۹۵....	۱۵
شکل ۶-۱: کاهش تصادفات به واسطه بکارگیری تجهیزات ایمنی پیشرفته در وسایل نقلیه	۱۷
شکل ۷-۱: کاهش صدمات وارد بر سرنشینان وسیله نقلیه به واسطه پیشرفت‌های حاصل در وسایل نقلیه در سال‌های ۱۹۹۳-۲۰۰۳ در استرالیا.....	۱۸
شکل ۸-۱: تأثیر ارتقاء هر یک از عوامل چهار گانه مؤثر در بروز تصادفات در بهبود کلی ایمنی	۱۹
شکل ۱-۲: آمار تعداد متوفیان ناشی از تصادفات رانندگی در دهه گذشته	۲۶
شکل ۲-۲: تعداد وسایل نقلیه در ده سال گذشته شامل موتورسیکلت	۲۷
شکل ۳-۲: تغییرات جمعیت و تعداد وسایل نقلیه در حال حرکت در ایران بین سال‌های ۱۳۷۹ تا پیش‌بینی در سال ۱۴۰۰.....	۲۷
شکل ۴-۲: تغییرات نرخ موتوریزاسیون در سال‌های گذشته و برآورد تغییرات برای ده سال آینده در کشور.....	۲۸
شکل ۵-۲: پیش‌بینی وضعیت ایمنی رانندگی در ایران در صورت اتخاذ هریک از رویکردهای مشخص.....	۲۹

- شکل ۲-۶: سهم (درصد) ۱۵ استان اول در میزان فوتی تصادفات رانندگی در
ایران ۳۰
- شکل ۲-۷: سهم (درصد) ۱۵ استان دوم در میزان فوتی تصادفات رانندگی در
ایران ۳۰
- شکل ۲-۸: تغییرات شاخص کشته به یکصد هزار نفر جمعیت در دهه گذشته ۳۵
- شکل ۲-۹: روند تغییرات شاخص کشته به ده هزار وسیله نقلیه در دهه گذشته ۳۶
- شکل ۳-۱: دستگاههای مسؤل در بخش مدیریت ایمنی رانندگی ۴۲
- شکل ۳-۲: ساختار کمیسیون ایمنی راههای کشور ۴۹
- شکل ۳-۳: جلسه کمیسیون ایمنی راهها با حضور نمایندگان محترم مجلس
شورای اسلامی ۵۰
- شکل ۳-۴: روند تلفات رانندگی تا سال ۱۳۸۸ بعد از آغاز به کار کمیسیون ۶۶
- شکل ۳-۷: تصویری از جلسه کمیسیون ایمنی راهها ۶۸
- شکل ۳-۸: تصویری از جلسه کمیته ایمنی استان خراسان جنوبی ۱۰۹
- نمودار ۱: روند تغییرات تعداد متوفیان ناشی از تصادفات رانندگی در ایران بین
سالهای ۱۳۷۳ تا ۱۳۸۷ ۱۱۷
- نمودار ۲: روند تغییرات تعداد وسایل نقلیه در حال حرکت در ایران ۱۱۸
- نمودار ۳: تغییرات جمعیت و تعداد وسایل نقلیه در حال حرکت در ایران بین
سالهای ۱۳۷۳ تا ۱۳۸۷ و برآورد تغییرات برای ده سال آینده ۱۱۹
- نمودار ۴: تغییرات نرخ موتوریزاسیون در سالهای گذشته و برآورد تغییرات
برای ده سال آینده ۱۲۰
- نمودار ۵: پیش‌بینی وضعیت ایمنی رانندگی در ایران در صورت اتخاذ هریک از
رویکردهای مشخص ۱۲۰

عنوان

صفحه

شکل ۵-۱: تعداد فوتی‌های ناشی از تصادفات کل کشور در سال‌های ۱۳۷۳-۱۳۸۶.....	۱۵۱
شکل ۵-۲: مقایسه‌ی شاخص کشته به ۱۰۰ هزار نفر جمعیت (طی سال‌های ۲۰۰۲-۲۰۰۴) در کشورهای مختلف و موقعیت ایران	۱۵۲
شکل ۵-۳: اهمیت نسبی عناصر هزینه تصادفات ترافیکی ایران در سال ۱۳۸۶.....	۱۵۴
شکل ۵-۴: تغییرات هزینه تصادفات ترافیکی ایران (مجموع درون‌شهری و برون‌شهری) در سال‌های ۱۳۷۹ تا ۱۳۸۶ برحسب ریال ثابت و ریال جاری	۱۵۶
شکل ۵-۵: تغییرات شاخص هزینه تصادفات به تولید ناخالص ملی در خلال سال‌های ۱۳۷۹ تا ۱۳۸۶.....	۱۵۷

پیوست‌ها

شکل ۴-۱: واحدهای عملیاتی مؤثر در صحنه تصادفات رانندگی	۲۰۳
شکل ۶-۱: سهم عوامل مؤثر بر تصادفات رانندگی.....	۲۳۸
شکل ۶-۲: دسته بندی مخاطبان (گروههای هدف)	۲۵۰
شکل ۶-۳: روش‌های آموزشی.....	۲۶۴

فهرست جدول‌ها

عنوان	صفحه
جدول ۱-۱: پیش‌بینی تغییرات تلفات ناشی از تصادفات رانندگی در سال‌های ۲۰۲۰ تا ۲۰۲۰ بر حسب منطقه در سطح جهان.....	۵
جدول ۱-۲: درصد متوفیان ناشی از تصادفات رانندگی به تفکیک محل تصادف.....	۳۱
جدول ۲-۲: تعداد متوفیان ناشی از تصادفات رانندگی به تفکیک جنسیت.....	۳۱
جدول ۳-۲: تعداد متوفیان ناشی از تصادفات رانندگی به تفکیک علت نهایی فوت.....	۳۲
جدول ۴-۲: تعداد متوفیان ناشی از تصادفات رانندگی به تفکیک محل فوت.....	۳۳
جدول ۵-۲: سهم تصادفات رانندگی منجر به فوت بر اساس نوع برخورد و نحوه وقوع تصادف.....	۳۳
جدول ۶-۲: فراوانی تعداد متوفیان ناشی از تصادفات رانندگی به تفکیک ماه.....	۳۴
جدول ۷-۲: وضعیت شاخص کشته به یکصد هزار نفر جمعیت در کشورهای مختلف جهان و جایگاه ایران.....	۳۶
جدول ۸-۲: وضعیت شاخص کشته به ده هزار وسیله‌نقلیه در کشورهای مختلف جهان و جایگاه ایران.....	۳۷
جدول ۱-۳: معرفی تیم متولی کمیسیون ایمنی راهها.....	۴۷
جدول ۱-۳: مقایسه روند رشد تلفات تصادفات رانندگی در طول دو برنامه سوم و چهارم توسعه.....	۶۷
جدول ۲-۳: تغییرات شاخص کشته به ده هزار وسیله‌نقلیه در طول برنامه چهارم توسعه.....	۶۷
جدول ۱-۵: هزینه تصادفات درون‌شهری و برون‌شهری ترافیکی ایران در سال ۱۳۸۶.....	۱۵۳

عنوان

صفحه

- جدول ۲-۵: عناصر هزینه تصادفات ترافیکی در سال‌های اخیر بر حسب ریال
ثابت سال ۱۳۸۶ (میلیارد ریال) ۱۵۵
- جدول ۳-۵: هزینه تصادفات ترافیکی ایران در سال‌های ۷۹ تا ۸۶ به میلیارد
ریال ۱۵۶
- جدول ۴-۵: شاخص نسبت هزینه تصادفات ترافیکی ایران به تولید ناخالص ملی
کشور در سال‌های ۱۳۷۹ تا ۱۳۸۶ و تغییرات آن ۱۵۷
- جدول ۵-۵: هزینه متوسط یک فوت در سال ۱۳۸۶ (میلیون ریال) (با احتساب
اثر یارانه‌ها) ۱۵۸
- جدول ۶-۵: هزینه متوسط یک جرح در سال ۱۳۸۶ (میلیون ریال) (با احتساب
اثر یارانه‌ها) (متوسط تصادفات برون‌شهری و درون‌شهری) ۱۵۸
- جدول ۷-۵: هزینه متوسط یک تصادف در سال ۱۳۸۶- (بر اساس روش متوسط
دیات و سرمایه انسانی) میلیون ریال (با احتساب اثر یارانه‌ها) ۱۵۸

پیوست‌ها

- جدول ۱-۱: ماتریس آموزش‌های مرتبط با هر سازمان ۱۸۱
- جدول ۱-۳: مجموعه شاخص‌های اصلی عملکردی جهت بهبود ایمنی راه‌ها به
صورت پایدار ۱۹۴
- جدول ۱-۵: دستگامهای مسئول و نحوه ارایه اطلاعات و آمار تصادفات
رانندگی ۲۱۶
- جدول ۱-۶: مقایسه وضعیت آموزش در کشورهای سوئد، انگلستان، آمریکا و
ترکیه ۲۴۴
- جدول ۲-۶: ماتریس آموزش‌های مورد نیاز با توجه به گروه مخاطبان ۲۶۱

۱

کلیات

۱-۱. تعاریف کلیدی

با توجه به اهمیت ارایه تعاریف واحد در بحث ایمنی رانندگی، در بیست و دومین جلسه کمیسیون ایمنی راهها، ضوابط ارایه آمار و اطلاعات تصادفات راهها تصویب و به کلیه دستگاهها ابلاغ گردید. در این ضوابط که به منظور انجام هماهنگی لازم در خصوص تهیه و ارایه آمار و اطلاعات تصادفات راههای کشور تهیه و تدوین گردیده، تعاریف مرتبط با رانندگی به شرح ذیل آمده است:

وسيله نقلیه: تمامی وسایل نقلیه موتوری زمینی که قابلیت شماره گذاری دارند (شامل سبک، سنگین، نیمه سنگین و موتورسیکلت).

تصادف رانندگی: حادثه‌ای است که برای یک وسیله نقلیه موتوری متحرک به تنهایی (انحراف، خروج از راه، واژگونی، سقوط در پرتگاه) و یا بین یک وسیله نقلیه موتوری متحرک با یک عامل دیگر همچون یک یا چند وسیله نقلیه، عابر، حیوان، اشیاء ثابت به وقوع می پیوندد و منجر به خسارات جانی یا مالی می گردد.

تبصره:

الف) تصادف باید در جاده یا حریم قانونی جاده اتفاق افتاده باشد (در کلیه راههای عمومی کشور).

ب) مواردی که علت بروز حادثه خارج از چهار عامل: وسیله نقلیه، جاده، انسان و محیط باشد، مشمول این تعریف نمی‌گردد، مانند: حوادث ناشی از رانش زمین، ریزش کوه، ریزش بهمن، سیل، زلزله، انفجار و حریق.

کشته: در جمع‌آوری اطلاعات، منظور از کشته، افرادی می‌باشند که بر اثر تصادف رانندگی فوراً یا طی مدت ۳۰ روز بعد از تصادف فوت نمایند.

مجروح: شخصی که در اثر تصادف فوت نشود ولی دچار جراحات سطحی یا شدید یا نقص عضو شود.

تذکر مهم: تعاریف ارائه شده، فارغ از تعاریف بکار رفته در مسایل حقوقی، قضایی و بیمه‌ای مربوط به تصادفات که تابع مقررات خاص خود هستند، می‌باشد.

۱-۲. ایمنی رانندگی و اهمیت آن

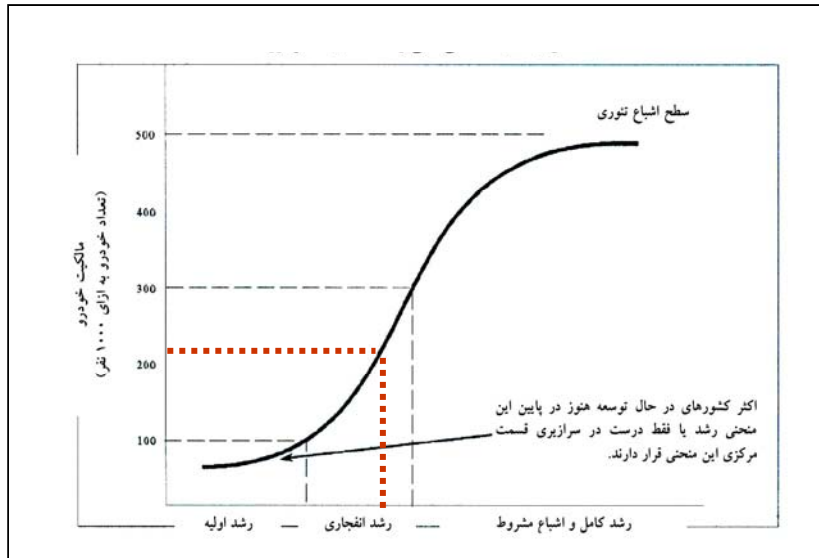
از آنجا که نقش صنعت حمل‌ونقل جابجایی مسافر و کالا به صورت ایمن، راحت، ارزان و سریع می‌باشد، بحث ایمنی رانندگی همیشه به طور نسبی مطرح بوده است ولی در دو دهه اخیر بدلیل افزایش تصادفات و تلفات ناشی از آن، این موضوع از اهمیت بیشتری برخوردار شده است. بر اساس آمار سازمان بهداشت جهانی (WHO)^۱ سالانه ۱/۲ میلیون نفر در تصادفات رانندگی کشته می‌شوند و بیش از ۵۰ میلیون نفر نیز دچار مصدومیت می‌گردند. از میان آمار ارائه شده بیش از ۹۰٪ تلفات تصادفات رانندگی در کشورهای با درآمد متوسط و کم، اتفاق می‌افتد که تنها مالک ۴۸٪ وسایل نقلیه ثبت شده می‌باشند. لذا در صورت ادامه روند موجود و عدم انجام فعالیت‌های پیشگیرانه، طبق پیش‌بینی سازمان بهداشت جهانی، تصادفات رانندگی به پنجمین عامل مرگ‌ومیر تا سال ۲۰۳۰ تبدیل خواهد

1. World Health Organization: VHO

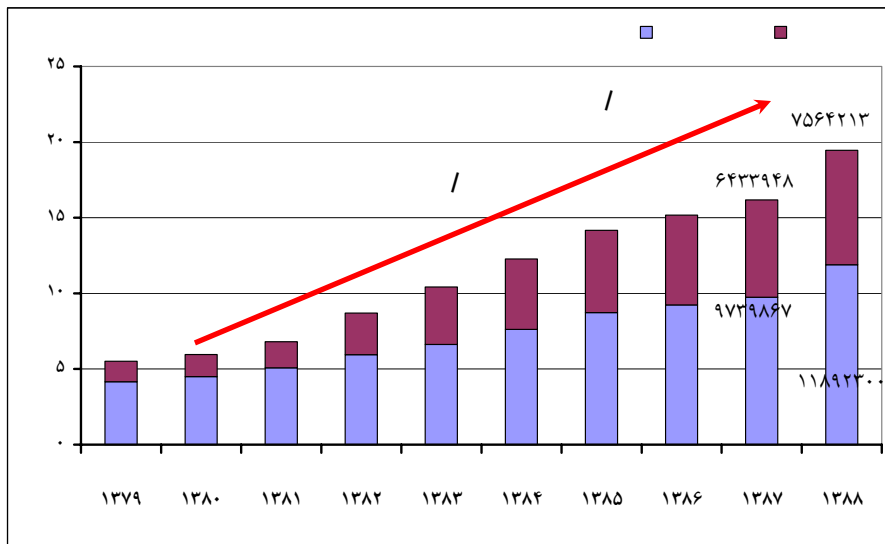
شد و متوسط رشد جهانی تلفات رانندگی از سال ۲۰۰۰ تا سال ۲۰۲۰ به بیش از ۶۸٪ خواهد رسید که این میزان برای کشورهای در حال توسعه به مراتب بیشتر می‌باشد (جدول ۱-۱). حال با توجه به وضعیت ارایه شده، رسیدگی عاجل مطابق تجارب کشورهای موفق از سوی سازمان ملل مورد درخواست قرار گرفته و ده سال آینده (۲۰۱۱-۲۰۲۰) دهه ایمنی رانندگی در جهان نام‌گذاری شده است و باید در طی این دهه با سرمایه‌گذاری‌های مناسب و برنامه‌ریزی شده تلفات ناشی از تصادفات رانندگی تا ۵۰٪ کاهش یابد. همچنین با در نظر گرفتن این مسئله که ایران در مرحله‌ای خاص از رشد وسایل نقلیه که به رشد انفجاری مرسوم است، (شکل ۱-۱ و ۲-۱) قرار گرفته و مطابق تجارب سایر کشورها، در گذر از این مرحله، تعداد تصادفات و تلفات رانندگی رشد خواهد یافت که پیشگیری از این سناریو نیازمند عزم جدی برنامه‌ریزان و کارشناسان مرتبط با ایمنی و مدیریت هماهنگ و سرمایه‌گذاری کلان در سطح ملی می‌باشد.

جدول ۱-۱: پیش‌بینی تغییرات تلفات ناشی از تصادفات رانندگی در سال‌های ۲۰۰۰ تا ۲۰۲۰ بر حسب منطقه در سطح جهان (سازمان بهداشت جهانی).

ناحیه‌بندی	درصد تغییر (۲۰۰۰-۲۰۲۰)
آسیای جنوبی	+۱۴۴٪
آسیای شرقی و پاسیفیک	+۸۰٪
منطقه زیر صحرای آفریقا	+۸۰٪
خاورمیانه و شمال آفریقا	+۶۸٪
آمریکای لاتین و دریای کارائیب	+۴۸٪
اروپای شرقی و آسیای مرکزی	+۱۸٪
مجموع گروه کشورهای در نواحی فوق	+۸۳٪
کشورهای با درآمد بالای اروپایی آمریکا	-۲۸٪
متوسط رشد جهانی	+۶۸٪



شکل ۱-۱: منحنی رشد مالکیت خودرو.



شکل ۱-۲: روند رشد وسایل نقلیه در ایران (۱۳۷۹-۱۳۸۸).

۳-۱. تصادفات رانندگی معضلی اقتصادی، اجتماعی و بهداشتی

امروزه اثرات قابل ملاحظه تصادفات رانندگی در ابعاد اقتصادی، اجتماعی و بهداشتی جامعه بر کسی پوشیده نمی‌باشد و وسعت اثرات آن در هنگام تحلیل و بررسی واقعی نمایان خواهد شد. بر اساس مطالعات اقتصادی صورت گرفته و بر مبنای قیمت‌های سال ۱۳۸۶، میزان هزینه مستقیم و غیرمستقیم ناشی از تصادفات رانندگی، سالانه ۱۸۰ هزار میلیارد ریال می‌باشد که این میزان در سال ۱۳۸۶، ۶/۲۳٪ از تولید ناخالص داخلی کشور بوده است و با توجه به نرخ رشد ۶/۷ درصدی تولید ناخالص داخلی (GDP)^۱ کشور در همان سال، نتیجه‌گیری می‌شود، هزینه تصادفات رانندگی رشد تولید ناخالص داخلی را از بین می‌برد. از سوی دیگر، در ابعاد بهداشتی و اجتماعی، بر اساس آمار وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی، حوادث رانندگی دومین عامل فوت و اولین عامل عمر از دست رفته در ایران می‌باشد (در آمار جهانی رده نهم به این عامل تعلق دارد) و ۶۰٪ از حوادث منجر به جرح و فوت به حوادث رانندگی تعلق دارد، درحالی‌که در آمار جهانی این رقم ۲۵٪ می‌باشد. بررسی آمار تلفات و مصدومان ناشی از تصادفات رانندگی در کشور (بیش از ۲۲۰۰۰ کشته و ۳۰۰۰۰۰ مجروح در سال)^۲ نشانگر آن است که هر ساله در حدود ۰/۴٪ از جمعیت کشور در تصادفات رانندگی کشته یا مجروح می‌شوند. این تعداد کشته و مجروح بیش از ۳۰٪ از تختهای بیمارستانی را اشغال می‌کنند که هزینه زیادی را به بخش حمل‌ونقل تحمیل می‌کند. مقایسه این تعداد کشته و مجروح با آمار شهدای جنگ تحمیلی (۲۵۰۰۰۰ نفر) و زلزله‌زدگان بم در سال ۱۳۸۲ (۲۵۰۰۰ کشته و ۵۰۰۰۰ مجروح) قابل تامل می‌باشد. همچنین بر اساس پیش‌بینی سازمان بهداشت جهانی بیش از ۲۵٪ بودجه سلامت کشورهای در حال توسعه صرف قربانیان و مجروحان حوادث رانندگی می‌شود.

1. Gross Domestic Product: GDP

۲. بر اساس آمار پزشکی قانونی



شکل ۱-۳: تصویری از ضعف استحکام داخلی خودرو در بروز حوادث ناگوار تصادفات رانندگی.

بنابراین، هر روز که مدیریت هماهنگ و مؤثر در خصوص ارتقاء ایمنی به تأخیر بیفتد عواقب جبران‌ناپذیری به دنبال خواهد داشت که از جمله آنها به شرح ذیل است:

- زیان اقتصادی روزانه ۴۹۰ میلیارد ریال،
- ۶۰ کشته در هر روز،
- ۱۹۶۷ مجروح در هر روز^۱ [که از این تعداد ۶۴۰ نفر دچار معلولیت دائمی می‌شوند]،
- بیش از ۷۰۰ خانواده دچار کاهش شدید درآمد شده و ممکن است که دچار فقر شوند،
- با فرض ۴ نفر در هر خانواده، حدود ۲۸۰۰ نفر به شدت تحت تأثیر فشار مالی ناشی از مرگ یا معلولیت در خانواده خواهند شد.

۱. بر اساس آمار وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی

لذا این بیماری و یا دشمن خاموش باعث تخریب وضعیت توسعه اقتصادی، اجتماعی و سلامتی کشور شده و باید بمانند هر گونه تهدید جدی به این مسئله پرداخت.



شکل ۱-۴: تصویری از شدت تصادفات به دلیل ضعف موتورسیکلت در حفاظت از سرنشین.

۱-۴. اشاره‌ای به قربانیان حوادث رانندگی در ایران

نگاهی به قربانیان حوادث رانندگی در کشور از زمان ورود وسیله نقلیه تا به امروز نشان می‌دهد که قربانیان حوادث طیف وسیعی از اقشار جامعه را در برداشته و صدمات جبران‌ناپذیری را به دلیل حذف بعضی از شخصیت‌های سیاسی، فرهنگی و یا ورزشی بر جامعه وارد کرده است. غلامحسین درویش معروف به درویش خان یکی از نامدارترین موسیقی‌دانان ایران، اولین قربانی تصادف رانندگی در ایران است. این حادثه در نیمه شب دوم اسفند ماه سال ۱۳۰۵ هجری شمسی در هنگام عزیمت استاد از محفل موسیقی به منزل اتفاق افتاد. ایشان درشکه‌ای دو اسبه کرایه می‌کنند و سوار بر آن به سمت منزل حرکت می‌کردند. در آن زمان اتومبیل به تازگی وارد خیابان‌های شهر شده بود و تعداد آنها به سختی به ۵۰ دستگاه می‌رسید و همچنین نه تنها گواهینامه رانندگی وجود نداشت و رانندگان عموماً ناشی بودند بلکه قوانین راهنمایی و رانندگی نیز وضع نشده بود. بر اثر تصادف خودرویی با مارک فورد از جهت مخالف با درشکه، اسب‌های درشکه درجا تلف می‌شوند و استاد از درشکه به بیرون پرتاب شده و از ناحیه سر به زمین برخورد می‌کنند.

ولی متأسفانه علیرغم اینکه بلافاصله به بیمارستان نظمیته تهران برده می‌شوند به دلیل شدت ضربه مغزی بعد از ۵ روز فوت نموده و جامعه موسیقی را سیاه پوش و داغدار فقدان خود می‌نماید.

از جمله سایر افراد ارزشمندی که در سال‌های اخیر در حوادث رانندگی جان خود را از دست داده‌اند می‌توان به کریمی‌راد وزیر دادگستری، حجت الاسلام ابوترابی نماینده مجلس شورای اسلامی، امیر تیمسار فروزنده از فرماندهان ارشد ارتش ج.ا.ا، مهندس موسی رحیمی مدیرکل راه و ترابری استان مازندران، مهندس حسن احمدپور رییس اداره راه و ترابری شهرستان بابل، پوپک گلدره بازیگر سینما و تلویزیون، رضایی از نوابغ ریاضی کشور و برنده مدال طلای المپیاد جهانی ریاضی، آیدین نیکخواه بهرامی بازیکن بسکتبال و کاپیتان تیم ملی، سیروس قایقران بازیکن فوتبال و ... اشاره نمود.

۱-۵. بررسی و تحلیل عوامل بروز تصادفات رانندگی

تصادفات رانندگی و هزینه‌های جانبی آن امروزه به صورت یک معضل با روند رو به رشد در سراسر جهان مطرح است تا جایی که پیش‌بینی می‌شود ظرف ده سال آینده تعداد متوفیان ناشی از آن در کشورهای درحال توسعه با افزایش ۸۳٪ روبرو باشد. از مهمترین دلایل عدم موفقیت بسیاری از کشورها در مواجهه با این پدیده، عدم شناخت کافی و مناسب از این معضل اجتماعی به عنوان یک پدیده چند بخشی و دارای ابعاد گسترده و پیچیده می‌باشد. این عدم شناخت باعث بوجود آمدن مشکلات عدیده‌ای در جهت‌گیری صحیح و اتخاذ راه‌حل‌های پایه‌ای برای حل معضل تصادفات می‌گردد. یکی از این راه‌حل‌ها که از اهمیت بسزایی در حل معضل تصادفات برخوردار است، شناسایی عوامل بروز تصادفات، نقش و چگونگی تأثیر آنها و سهم هر یک در بروز تصادف می‌باشد که از دهه ۷۰ تاکنون یک مسیر تدریجی تکاملی در ارتباط با نحوه نگرش به چگونگی شکل‌گیری تصادفات رانندگی طی نموده است و امید است که با دیدگاه‌های جدید و بکارگیری صحیح و دقیق آنها بتوان در جهت حل معضل تصادفات گامی مؤثر برداشت. در

این بخش دو دیدگاه متفاوت در شکل‌گیری تصادفات رانندگی شامل دیدگاه سنتی تک علتی و دیدگاه چند علتی دینامیک تشریح شده است.

۱-۵-۱. دیدگاه سنتی تک علتی

به طور کلی در کشورهای در حال توسعه، بنا بر مشکلات متعدد همچون فقدان اطلاعات مناسب، عدم انگیزه کافی متولیان، ضعف در توان تخصصی مورد نیاز و ...، دیدگاه سنتی تک علتی در برآورد سهم عوامل مؤثر در تصادفات مورد استفاده قرار می‌گیرد. در این دیدگاه عموماً علت قالب تصادفات به خطاهای انسانی و سهم بسیار اندکی به سایر عوامل اختصاص می‌یابد. نحوه تعیین سهم هر یک از عوامل نیز عمدتاً بر مبنای تعیین علت تامه تصادفات توسط پلیس است. مشکل حاصل از این دیدگاه عدم ایجاد انگیزه لازم برای اصلاح وضعیت ایمنی وسایل نقلیه و راه و محیط اطراف می‌باشد و عموماً مشکل تصادفات رانندگی به عدم وجود آموزش و فرهنگ‌سازی مناسب برای افراد جامعه ارتباط داده می‌شود.

۱-۵-۲. دیدگاه چند علتی دینامیک

از ابتدای دهه ۱۹۹۰ میلادی با توجه به رویکرد سیستماتیک برخی کشورهای پیشرو در ایمنی راه برای کاهش پایدار تصادفات رانندگی، نتایج مطالعات سهم عوامل بر مبنای دیدگاه چند علتی در دسترس قرار گرفت و به تدریج مراحل تکامل خود را تا دیدگاه چند علتی دینامیک طی کرد. تعیین سهم عوامل حاصل از این دیدگاه، با وجود تصریح نقش اشتباهات و خطاهای انسانی، تأکید ویژه‌ای بر نقش سایر عوامل یعنی وسایل نقلیه، راه و محیط اطراف داشت. این نتایج تحولات گسترده‌ای در سطح کیفی زیرساخت‌های حمل‌ونقل را موجب شد.

برای درک بهتر دیدگاه چند علتی دینامیک بروز تصادف و تفاوت آن با دیدگاه سنتی یک مثال واقعی مورد بررسی قرار می‌گیرد:

"آقای (الف) در ساعت ۹ شب با کودکی تصادف کرده و کودک فوت می‌کند."

آقای (الف)، ۵۵ سال سن دارد، و می‌بایست سر قراری برود که به مکان و مسیر آن آشنایی ندارد. کودک با پوشش تیره و با عجله از عرض خیابان عبور می‌کند. هوا بارانی و روشنایی خیابان کافی نبوده است. محلی برای عبور عابر در نظر گرفته نشده. یکی از برف‌پاک‌کن‌های خودروی آقای (الف) به درستی کار نمی‌کرده و لاستیک‌های خودرو فرسوده بوده است. وسیله‌نقلیه مقابل با نور بالا در حال حرکت بوده که برای لحظه‌ای دید آقای (الف) را مختل می‌کند. در همین لحظه لاستیک ماشین داخل چاله‌ای که در سطح سواره‌رو بوده، می‌افتاد و کنترل ماشین از دست آقای (الف) خارج می‌شود. بعد از تصادف به علت ترافیک، خودروی امداد دیر به صحنه تصادف رسید و کودک به علت شدت جراحات وارده فوت می‌کند.

در سیستم سنتی، علت تصادف عدم توانایی راننده در کنترل وسیله‌نقلیه ذکر می‌شود، در حالیکه در سیستم چند علتی دینامیک دلایل مختلفی را می‌توان به عنوان علت تصادف در نظر گرفت؛ از جمله، مشکل روسازی راه، عدم تأمین روشنایی مناسب، عدم وجود محل مناسب برای عبور عابرین، عبور عابر از محل نامناسب و رنگ تیره لباس عابر، وسیله‌نقلیه مقابل (چراغ نور بالا)، هوای بارانی، خرابی وسیله‌نقلیه، عکس‌العمل کند راننده به علت سن بالا.

همانطور که ملاحظه گردید علی‌رغم تشابه زیادی که دو رویکرد اخیر با یکدیگر دارند، نتایج آنها با یکدیگر متفاوت و حتی متناقض است و این اختلاف بیانگر اشتباه در تحلیل علل وقوع تصادفات رانندگی در سیستم سنتی می‌باشد.

برای بهبود ایمنی راه‌ها باید از دیدگاه سنتی تک علتی در بروز تصادفات اجتناب نموده و با انتخاب دیدگاه چندعلتی دینامیک نسبت به تعیین سهم عوامل مؤثر در تصادفات و نیز سهم عوامل مشارکت‌کننده در ایجاد و شکل‌گیری اشتباهات انسانی اقدام گردد. اگرچه عامل انسان در بیش از ۹۰٪ تصادفات رانندگی، نقش مؤثری به عنوان علت تامه را دارا می‌باشد، اما نباید نقش مشارکتی سایر عوامل همچون وسایل نقلیه و راه و محیط اطراف را نادیده گرفت. در برخی بررسی‌های غیر رسمی انجام شده به نقش مشارکتی

عوامل وسایل نقلیه تا ۴۴٪ و وضعیت ترافیک راه و محیط اطراف آن تا ۵۱٪ از تصادفات فوتی اشاره شده است. انتخاب رویکرد چند علتی دینامیک می تواند باعث تحول مؤثری در بهبود ایمنی راهها از طریق بهبود وضعیت زیرساخت های حمل و نقل و ایمنی وسایل نقلیه شود. ضروری است که با استقرار نظام جامع مدیریت اطلاعات تصادفات کشور نسبت به تعیین دقیق سهم ها اقدام و مبنای مناسبی برای تصمیم گیری و اتخاذ راهکارهای بهبود ایمنی راهها ایجاد نمود.

۱-۵-۳. بررسی نقش عوامل مؤثر بر بروز تصادفات رانندگی

همانطور که در بخش های قبل اشاره شد، مهمترین علل وقوع تصادفات رانندگی سه عامل انسان (استفاده کننده از سیستم)، وسیله نقلیه و راه و محیط اطراف است که در این بخش به صورت جداگانه به آنها پرداخته می شود.

الف) نقش عامل انسانی در بروز تصادفات رانندگی

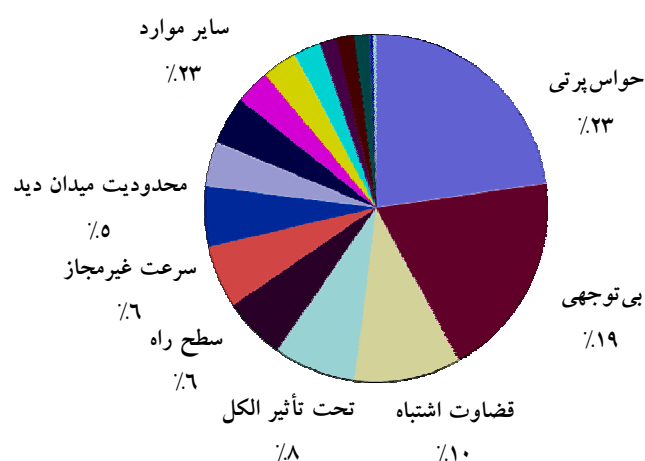
اگر چه در بیش از ۹۰٪ تصادفات اشتباهات و خطاهای انسانی در کنار نواقص وسایل نقلیه، راه و محیط ترافیکی مشارکت دارند لیکن محدودیت های انسان غیر قابل انکار است و می بایست انسان را جایز الخطا در نظر گرفت. محدودیت های فیزیولوژیکی انسان عبارتند از:

- محدودیت های بینایی:
 - قدرت دید اشیا ثابت،
 - اشیا متحرک،
 - حساسیت به کنتراست،
 - دید در شب،
 - حساسیت به نور شدید،
 - درک عمق،
 - محدوده حساس بینایی،

- ناحیه مفید دید.
- محدودیت‌های حافظه و ادراک:
 - توجه انتخابی،
 - سرعت پاسخگویی،
 - ظرفیت حافظه فعال یا موقت،
 - استدلال،
 - توجه توزیع شده،
 - ادراک فضایی،
 - یادگیری.
- محدودیت‌های فیزیکی:
 - قدرت،
 - انعطاف و دامنه حرکت اعضا،
 - تحرک سر و گردن.
- محدودیت‌های انگیزشی و ذهنی:
 - مشغولیت‌های ذهنی،
 - عدم مهارت و تجربه کافی،
 - خستگی و خواب آلودگی.

با در نظر گرفتن این محدودیت‌ها نمی‌توان (و نباید) از انسان انتظار داشت که بدون نقص، به وظایف خود که به صورت غیر منطقی از سوی طراح سیستم بر عهده او نهاده شده است، عمل نماید. براساس مطالعه‌ای که در سال ۱۹۹۵ از سوی اداره ایمنی راههای ملی آمریکا^۱ صورت پذیرفت، انواع خطاهای انسانی منجر به تصادف و سهم هر یک تعیین گردید که در شکل (۱-۵) مشاهده می‌شود.

1. National Highway Traffic Safety Administration: NHTSA



شکل ۱-۵: انواع خطاهای انسانی منجر به تصادف و سهم هریک در سال ۱۹۹۵.

همانطور که ملاحظه می‌شود، در تعدادی از این خطاها از جمله مشکل سطح راه و محدودیت میدان دید اصلاً عامل انسانی مقصر نیست و در مورد قضاوت اشتباه، بی توجهی و حواس پرتی، بخش عمده‌ای از سهم خطا را باید برای راه و محیط اطراف در نظر گرفت که شرایط را برای رانندگی ایمن و تصمیم‌گیری صحیح راننده و عابر فراهم می‌کند. همچنین همانطور که در بخش‌های بعد اشاره خواهد شد، راه و محیط اطراف در کنار وسیله نقلیه نقش بسیار زیادی در کمک به کاربر در کاهش خطاهای ناخواسته بازی می‌کنند.

ب) نقش عامل راه و محیط اطراف در بروز تصادفات رانندگی

راه به‌عنوان مسیری که کاربران (راننده، عابر و سرنشین) برای نیل به هدف خود از آن استفاده می‌کنند، باید خود معرف^۱، بخشنده^۲ و قابل پیش‌بینی باشد. باید کاربر را با در اختیار گذاشتن اطلاعات صحیح، در تصمیم‌گیری صحیح و مناسب یاری نماید و مانع از انجام رفتارهای پرخطر وی گردد^۳.

1. Self Explanatory
2. Forgiving
3. Self Enforcing

توجه به این نکته ضروری است که بخش قابل ملاحظه‌ای از خطاهای رانندگی به واسطه تعامل نامناسب بین اصول طراحی بکار رفته در راه و استنباط رانندگان به وقوع می‌پیوندد و به همین علت است که در بسیاری از پروژه‌های راه‌سازی علیرغم رعایت کلیه استانداردهای طراحی بعد از اتمام، نقاط سیاه و تصادف‌خیز بوجود می‌آیند. طراحان راه همواره باید یک "تعادل منطقی" بین طراحی هماهنگ راه، ایمنی، زیبایی، جنبه‌های زیست محیطی و ملاحظات محدودیت‌های کاربران راه برقرار کنند.

ج) نقش عامل وسیله‌نقلیه در بروز تصادفات رانندگی

امروزه وسیله‌نقلیه نقش بسیار مهمی در پیشگیری از وقوع تصادف و کاهش صدمات ناشی از تصادفات ایفا می‌کند که در گذشته این انتظار وجود نداشت. در سال‌های نه چندان دور، وسیله‌نقلیه ایمن، وسیله‌ای بود که بدون آنکه خطری را برای سرنشین خود ایجاد کند، وی را به مقصد برساند، ولی امروزه، با توجه به پیشرفتهای گسترده‌ای که در عرصه علوم مکانیک و الکترونیک حاصل شده است، نوع نگرش به وسایل نقلیه نیز تغییر کرده و انتظار می‌رود وسیله‌نقلیه با استفاده از تجهیزات ایمنی، نه تنها راننده را در هنگام رانندگی یاری داده بلکه در صورت بروز تصادف نیز صدمات ناشی از آن را کاهش دهد. وسیله‌نقلیه از دو جنبه می‌تواند در ارتقاء ایمنی رانندگی مؤثر باشد:

۱. جلوگیری از وقوع تصادف^۱

۲. کاهش صدمات حین و پس از وقوع تصادف^۲.

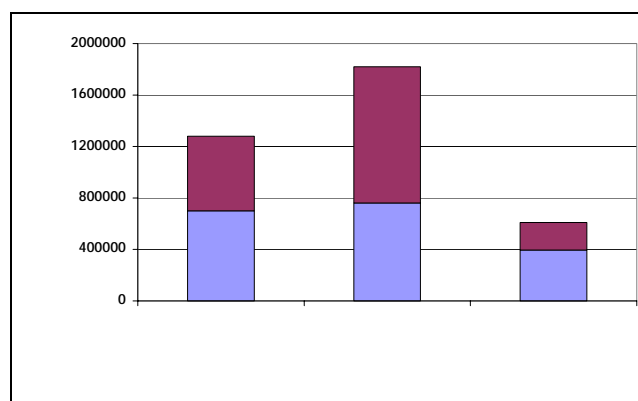
به منظور جلوگیری از وقوع تصادف با بکاربردن برخی از تجهیزات ایمنی به شرح ذیل می‌توان بر روی ایمنی خودرو و در نتیجه کمک به راننده در اخذ تصمیم صحیح یاری نموده و عملکرد آن را بهبود بخشید. این تجهیزات عبارتند از:

- سیستم کنترل پایداری وسیله‌نقلیه (جلوگیری از واژگونی)،
- سیستم نمایشگر مسیر خودکار،

1. Prevention
2. Protection

- سیستم جلوگیری کننده برخورد های از عقب،
- سیستم ترمز ضد قفل،
- سیستم هشدار دهنده در هنگام خروج از راه،

در مطالعات صورت گرفته توسط اداره ایمنی راههای ملی آمریکا در خصوص تأثیر تجهیزات ایمنی در جهت جلوگیری از وقوع تصادف در مورد سه نوع تصادف مشخص؛ تصادف به دلیل تغییر خط، تصادف جلو به پشت و خروج وسیله نقلیه از سواره رو نشان داد که بکارگیری این تجهیزات تا بیش از ۵۰٪، آمار تصادفات را کاهش داده است (شکل ۱-۶).

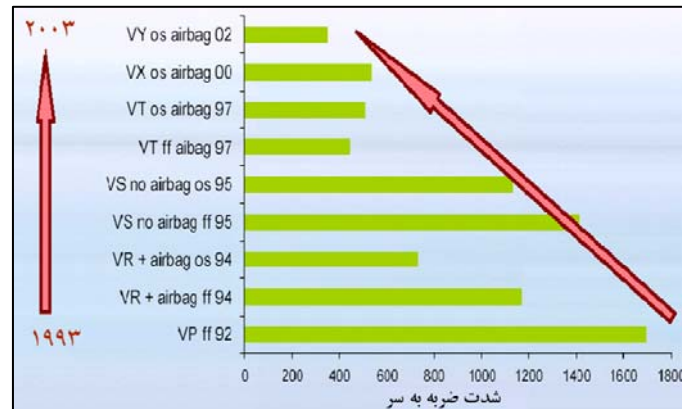


شکل ۱-۶: کاهش تصادفات به واسطه بکارگیری تجهیزات ایمنی پیشرفته در وسایل نقلیه.

همچنین بکار بردن برخی از تجهیزات ایمنی می تواند در کاهش صدمات ناشی از تصادفات رانندگی (مرحله حین و بعد از وقوع تصادف) نقش عمده ای داشته باشد، این تجهیزات عبارتند از:

- بدنه خودرو با ساختار جذب ضربه،
- سیستم های پیشرفته کمربند ایمنی و کیسه هوا،
- صندلی های مخصوص کودکان،
- سیستم های یادآور کمربند ایمنی،
- سیستم های کنترل آمادگی سرنشینان.

این سیستم‌ها در سال‌های اخیر نقش بسیار زیادی در کاهش صدمات ناشی از تصادفات رانندگی داشته‌اند، برای مثال براساس مطالعات انجام گرفته در کشور استرالیا، پیشرفتهای تکنولوژیکی که در طی سال‌های ۱۹۹۳ تا ۲۰۰۳ در ساخت و نصب کیسه‌های هوا ایجاد شده است، صدمات وارد بر سر سرنشینان وسایل نقلیه را تا بیش از چهار برابر کاهش داده است (شکل ۷-۱).

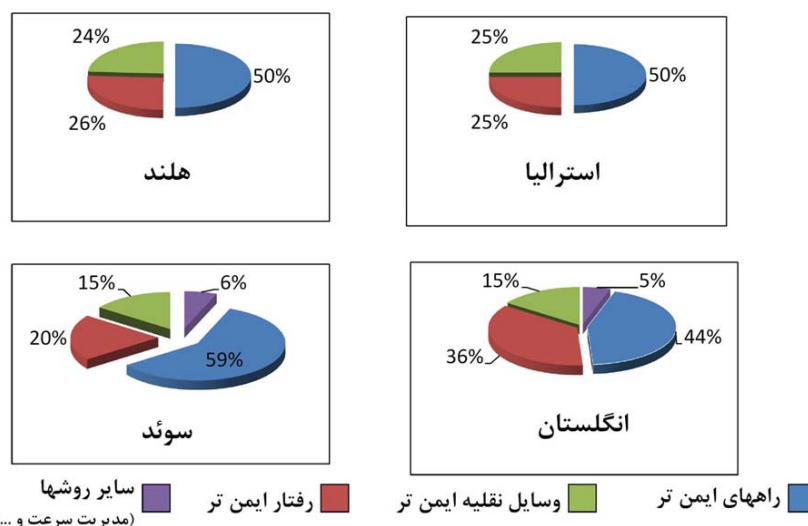


شکل ۷-۱: کاهش صدمات وارد بر سر سرنشینان وسیله نقلیه به واسطه پیشرفت‌های حاصل در وسایل نقلیه در سال‌های ۱۹۹۳-۲۰۰۳ در استرالیا.

براساس مطالعه‌ای که در سطح کشورهای اروپایی صورت پذیرفت، مشخص شد اگر خودروهای سواری تنها شرایط استاندارد برخورد با عابر پیاده را داشتند، هر ساله جان ۲۰۰۰ انسان حفظ می‌شد و از ۱۸۰۰۰ جراحات شدید جلوگیری می‌گردید. بنابراین با بکارگیری تجهیزات نوین در وسیله نقلیه به میزان قابل توجهی (تا بیش از ۵۰٪) می‌توان از وقوع تصادفات رانندگی جلوگیری کرده (از طریق کاهش خطاهای ناآگاهانه) و یا صدمات ناشی از آن را کاهش داد.

۱-۵-۴. بررسی تأثیر هر یک از عوامل در بهبود ایمنی رانندگی:

با توجه به مطالبی که در بخش‌های قبل مطرح شد، اذعان این مطلب که عامل انسانی، عامل بیش از ۹۰٪ تصادفات رانندگی می‌باشد، امری منطقی به نظر نمی‌رسد و به عبارت دیگر می‌توان به این نتیجه رسید که سهم عوامل وسیله‌نقلیه و همچنین راه و محیط اطراف بیش از میزانی است که قبلاً تصور می‌شد. برای دستیابی به سهم واقعی هریک از عوامل مؤثر بر بروز تصادفات رانندگی، باید اطلاعات مربوط به تصادفات براساس دیدگاه جدید گردآوری و تحلیل گردد که متأسفانه در کشورهای در حال توسعه، نظیر ایران، که دیدگاه‌های رایج در خصوص تصادفات مربوط به سیستم پایا است تا کنون صورت نپذیرفته است. لذا در این بخش به تعدادی از مطالعاتی که در این خصوص در کشورهای توسعه یافته انجام گرفته است اشاره می‌شود (شکل ۱-۸).



شکل ۱-۸: تأثیر ارتقاء هر یک از عوامل چهار گانه مؤثر در بروز تصادفات در بهبود کلی ایمنی.

همانطور که در شکل (۱-۸) مشاهده می‌شود، براساس مطالعاتی که در کشورهای هند و استرالیا در خصوص سهم عوامل مؤثر بر ارتقاء ایمنی انجام گرفته، عامل راه و محیط اطراف ۵۰٪ و عوامل انسانی و عامل وسیله‌نقلیه هریک با سهم تقریبی ۲۵٪ در

جایگاههای بعدی قرار دارند. مطالعات مشابه در کشورهای انگلستان و سوئد نیز نشان داد در ارتقاء ایمنی راهها، عامل راه و محیط اطراف بیشترین سهم را به خود اختصاص داده‌اند. بر اساس مطالعه انجام گرفته در کشور انگلستان، عامل انسانی پس از عامل راه و محیط اطراف در جایگاه دوم و عامل وسیله‌نقلیه با ۱۵٪ در جایگاه سوم قرار دارد. در این مطالعه برای روش‌ها و سیاست‌های ارتقاء ایمنی از سوی دولت‌ها نیز سهم ۶ درصدی در عوامل مؤثر بر ارتقاء ایمنی در نظر گرفته شد.

رویکردی که در کشور سوئد، به عنوان کشوری که دیدگاه "صفر کشته" در تصادفات رانندگی را مد نظر خود قرار داده، قابل تأمل و بررسی بیشتر است. در این کشور عامل راه و محیط اطراف با ۵۹٪ بیشترین سهم را در ارتقاء ایمنی رانندگی برعهده دارد و پس از آن عوامل انسانی و وسیله‌نقلیه در جایگاه‌های بعدی قرار دارند. همانطور که ملاحظه می‌شود در مطالعه‌ای که در کشور سوئد انجام گرفت، بخش عمده‌ای از سهم عوامل انسانی مؤثر در بروز تصادف به عامل راه و محیط اطراف منتقل شد و همچنین در این مطالعه سهم بیشتری برای روش‌ها و سیاست‌های اتخاذ شده از سوی دولت‌ها برای ارتقاء ایمنی در نظر گرفته شده است.

۲

ارزیابی و تحلیل

ایمنی رانندگی

۱-۲. شاخص‌های ارزیابی ایمنی رانندگی

بهبود ایمنی راه‌ها مستلزم انجام فعالیت‌های مستمر، یکپارچه و نظام‌مند در زمینه‌های مختلف همچون مدیریت و هماهنگی ایمنی، سیستم مناسب جمع‌آوری، پردازش و آرایه آمار و اطلاعات تصادفات، طراحی و ساخت راه‌های ایمن، بهبود و رفع نقاط حادثه‌خیز، تبلیغات و آموزش‌های مؤثر ایمنی، تأمین استاندارد ایمنی وسایل نقلیه، وضع مقررات و قوانین ترافیکی و اعمال آنها، عملیات نجات و فوریت‌های پزشکی و ... می‌باشد که به منظور سنجش وضعیت هریک، مطابق توصیه مراجع بین‌المللی، تعیین شاخص‌های اصلی که حصول آنها شرط لازم در دستیابی به بهبود مستمر و پایدار ایمنی راه‌ها باشد، ضروری است.

با بهبود نسبی شاخص‌های تعیین شده حتی اگر در برخی سال‌ها بنا بر ماهیت سینوسی روند تصادفات و تلفات رانندگی، رشدی مشاهده شود، زحمات و فعالیت‌های انجام شده به یکباره از دست رفته تلقی نگردیده و زیر سؤال نخواهد رفت. شاخص‌های ذیل که مورد تصویب کمیسیون ایمنی راه‌ها نیز قرار گرفته جهت بررسی و تحلیل وضعیت ایمنی رانندگی مورد استفاده و تحلیل قرار می‌گیرد:

۱. شاخص تعداد کشته به ۱۰۰ هزار نفر جمعیت: بیانگر میزان تلفات ناشی از تصادفات رانندگی به تعداد جمعیت یک کشور می‌باشد.
 ۲. شاخص تعداد کشته به ۱۰ هزار وسیله نقلیه موجود: بیانگر نسبت تعداد کشته‌شدگان به تعداد وسایل نقلیه آن کشور می‌باشد.
 ۳. شاخص تعداد کشته به ۱۰۰ تصادف: بیانگر میزان شدت تصادفات به وقوع پیوسته در کشور می‌باشد.
 ۴. شاخص تعداد کشته به مجموع کشته و مجروح: نشانگر میزان خطری است که کاربران سیستم حمل و نقل را تهدید می‌کند. افزایش مقدار این شاخص می‌تواند گویای مشکلات و مسایل متعددی باشد از جمله: وسایل نقلیه ناایمن، فقدان تجهیزات ایمنی در وسایل نقلیه و یا عدم استفاده از آنها توسط سرنشینان، ضعف سیستم امداد رسانی، ضعف خدمات پزشکی پس از رساندن مصدوم به مراکز درمانی.
 ۵. شاخص تعداد کشته برون‌شهری استان به طول راههای برون‌شهری استان: بیانگر میزان حادثه‌خیزی راههای استان می‌باشد.
- لازم به ذکر است:

- این شاخص‌ها، شاخص‌های اصلی بهبود ایمنی راهها بوده و ناقص اهمیت شاخص‌های فرعی و عملکردی مورد استفاده دستگاهها نمی‌باشد.
- برخی از شاخص‌های تعیین شده جدید بوده و تهیه و ارایه آنها مستلزم اهتمام دستگاهها در بررسی آماری و گردآوری اطلاعات مورد نیاز در این زمینه خواهد بود.
- مجموعه این شاخص‌ها بر مبنای گزارش سالانه دستگاهها توسط دبیرخانه کمیسیون ایمنی راهها مورد ارزیابی قرار گرفته و در صورت نیاز با درخواست دستگاهها تغییرات لازم توسط آن دبیرخانه صورت خواهد پذیرفت.

همچنین جهت ارزیابی وضعیت ایمنی رانندگی در کشور در سطح ملی و استانی باید از شاخص‌های ذیل استفاده نمود:

الف) شاخص‌های اصلی برای ارزیابی وضعیت ایمنی رانندگی در سطح ملی (به ترتیب اولویت):

۱. شاخص کشته به صد هزار نفر جمعیت
۲. شاخص کشته به ده هزار وسیله نقلیه (در این شاخص موتورسیکلت به عنوان وسیله نقلیه در نظر گرفته می‌شود)

ب) شاخص‌های اصلی برای ارزیابی وضعیت ایمنی رانندگی در سطح استان‌ها. مقایسه میزان درصد تغییر تعداد تصادفات و تلفات و مصدومان ناشی از آن حداقل در دو سال متوالی و مقایسه آن با تغییر متوسط استان‌ها (درصد تغییر این شاخص برای یک سال ملاک ارزیابی تلقی نمی‌گردد).

• مراجع رسمی ارائه آمار تصادفات، تلفات و مصدومین

مطابق مصوبات کمیسیون ایمنی راهها، دستگاههای ذیل به عنوان مرجع رسمی ارائه آمار ذیربط تعیین شده‌اند:

- سازمان پزشکی قانونی کشور (اطلاعات تلفات تصادفات رانندگی)
- پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا (اطلاعات تصادفات رانندگی)
- وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی (اطلاعات مجروحین تصادفات رانندگی)

۲-۲. بررسی و تحلیل آمار تصادفات رانندگی و تلفات ناشی از آن در ایران

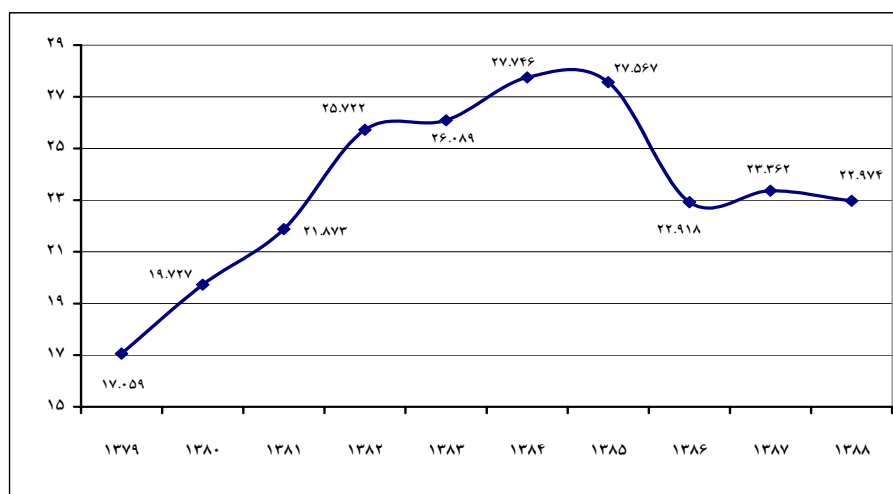
۲-۲-۱. بررسی و تحلیل تعداد تصادفات رانندگی

آمار تلفات ناشی از تصادفات رانندگی بین سال‌های ۱۳۷۳ تا ۱۳۸۸ در شکل (۱-۲) ارائه شده است. با یک نگاه اجمالی می‌توان به این نتیجه رسید که تعداد متوفیان ناشی از تصادفات رانندگی تا سال ۱۳۸۴ روند صعودی داشته و از سال ۱۳۸۵ این روند

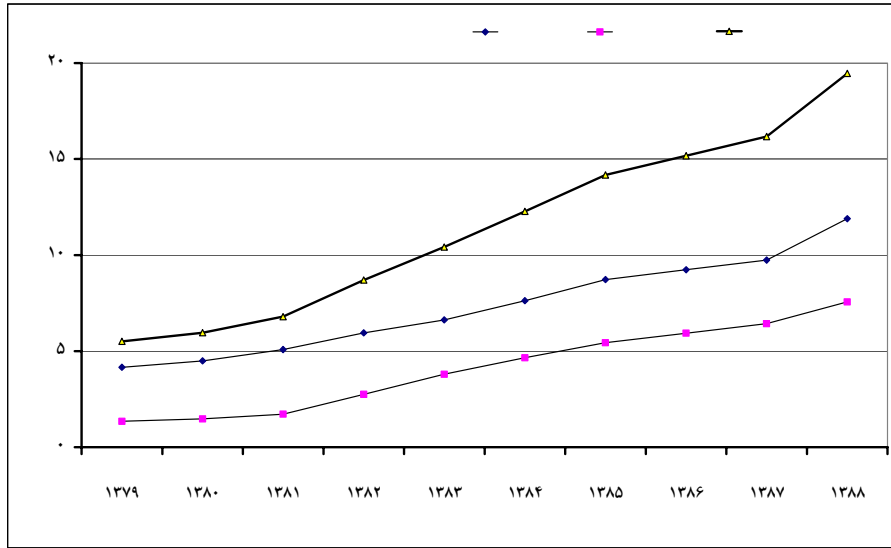
صعودی تا حدی کنترل تا اینکه در سال‌های ۱۳۸۶ تا ۱۳۸۸ روند کاهشی داشته است. همچنین تعداد تلفات ناشی از تصادفات رانندگی به ۲۲۹۷۴ نفر در سال ۸۸ رسیده است که به طور متوسط ۶/۴٪ در سال در ۴ سال اخیر کاهش داشته است.

این در حالی است که براساس آمارهای موجود، تعداد وسایل نقلیه در حال حرکت طی سال‌های اخیر به صورت فزاینده‌ای رو به افزایش بوده به طوری که در انتهای سال ۱۳۸۷ به بیش از ۱۶ میلیون وسیله نقلیه رسید که بیش از ۶ میلیون وسیله نقلیه را موتورسیکلت تشکیل می‌دهد و پیش‌بینی می‌شود در سال ۱۳۹۸، این تعداد به بیش از ۴۵ میلیون وسیله نقلیه برسد (شکل ۲-۱ و ۲-۲).

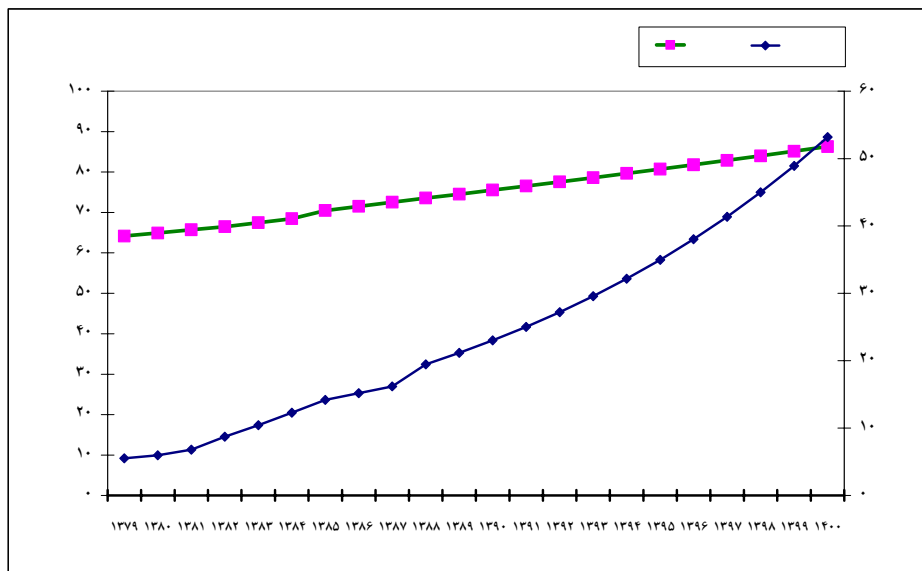
از سوی دیگر ایران به عنوان یک کشور در حال توسعه با نرخ فزاینده افزایش جمعیت نیز مواجه بوده است، به طوری که در ۳۰ سال گذشته جمعیت ایران به دو برابر رسیده است (در انتهای سال ۱۳۸۷ جمعیت ایران به بیش از ۷۱ میلیون نفر رسید). البته در سال‌های اخیر این نرخ افزایش جمعیت تا حدودی کنترل شده و براساس نتایج مطالعات طرح جامع حمل و نقل در ایران، نرخ افزایش جمعیت ایران برای ده سال آینده در حدود ۱/۳۴٪ خواهد بود و پیش‌بینی‌ها نشان می‌دهد جمعیت ایران در سال ۱۳۹۸ به بیش از ۷۷ میلیون نفر خواهد رسید، شکل (۲-۳).



شکل ۲-۱: آمار تعداد متوفیان ناشی از تصادفات رانندگی در دهه گذشته (مأخذ: سازمان پزشکی قانونی).

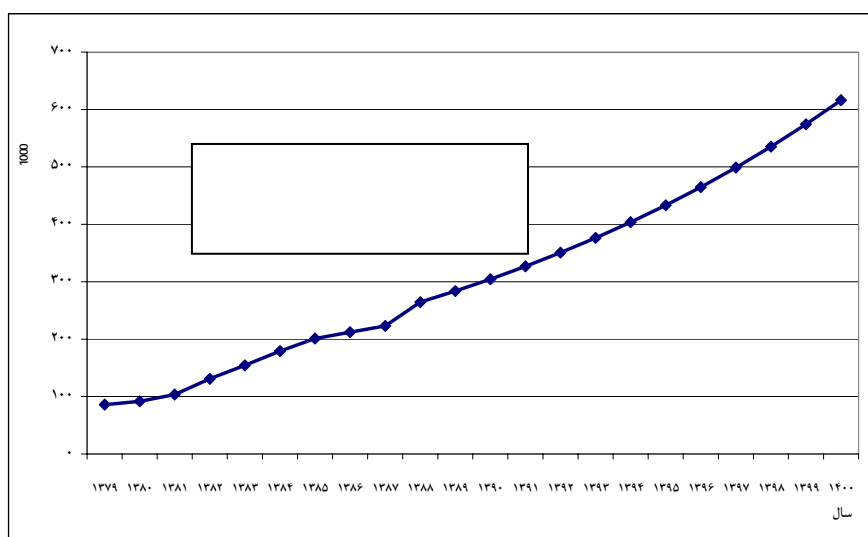


شکل ۲-۲: تعداد وسایل نقلیه در ده سال گذشته شامل موتورسیکلت (مأخذ: پلیس راهنمایی و رانندگی).



شکل ۲-۳: تغییرات جمعیت و تعداد وسایل نقلیه در حال حرکت در ایران بین سال‌های ۱۳۷۹ تا پیش‌بینی در سال ۱۴۰۰.

با این حال رشد تعداد وسایل نقلیه از روند افزایش جمعیت پیشی گرفته و نرخ موتوریزاسیون که بیانگر تعداد وسایل نقلیه در حال حرکت به ازای هر هزار نفر جمعیت است در سال‌های آتی با روند افزایشی مواجه خواهد بود و برآوردها نشان می‌دهد که این نرخ در ده سال آینده دو برابر خواهد شد.^۱ با بررسی تعداد تصادفات رانندگی و تلفات ناشی از آن در سال‌های اخیر می‌توان به این نتیجه رسید که ایران از نظر وضعیت تصادفات و تلفات ناشی از آنها در مرحله تثبیت^۲ قرار دارد که یک مرحله بحرانی و حساس به شمار می‌رود. تمامی کشورهایی که موفق به کنترل و کاهش تصادفات و تلفات ناشی از آنها شده‌اند زمانی در این مرحله قرار گرفته‌اند. تجربیات این کشورها نشان می‌دهد اگر اقدامات هماهنگ میان‌دستگاهی در جهت دستیابی به ایمنی پایدار به صورت مستمر و سازمان یافته ادامه و گسترش یابد، پس از مدتی کاهش معنی‌دار تصادفات و تلفات ناشی از آنها آغاز می‌شود (روند الف در شکل ۲-۴).

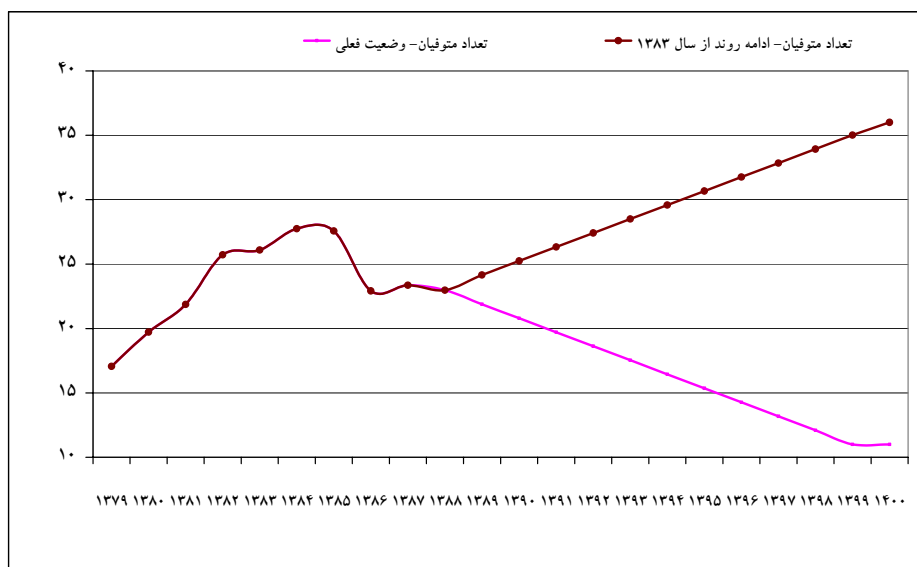


شکل ۲-۴: تغییرات نرخ موتوریزاسیون در سال‌های گذشته و برآورد تغییرات برای ده سال آینده در کشور.

۱. نرخ موتوریزاسیون در سال ۱۳۸۷ در حدود ۲۲۶ است و برآوردها نشان می‌دهد این شاخص در سال ۱۳۹۷ به حدود ۵۵۲ (یعنی دو برابر) افزایش یابد.

2. Consolidation Period

ولی چنانچه کاهش‌های مقطعی در آمار تصادفات باعث ایجاد تفکراتی مبنی بر حل مشکل تصادفات شده و سرمایه‌گذاری‌ها و فعالیت‌های دستگاهها، کم‌رنگ و یا به صورت ناهماهنگ ادامه پیدا کند، پس از چند سال نه تنها روند تغییرات تعداد تصادفات و تلفات ناشی از آنها کنترل نمی‌شود، بلکه روند افزایشی آنها با شدت بیشتری قوت خواهد گرفت (روند ب در شکل ۲-۵).

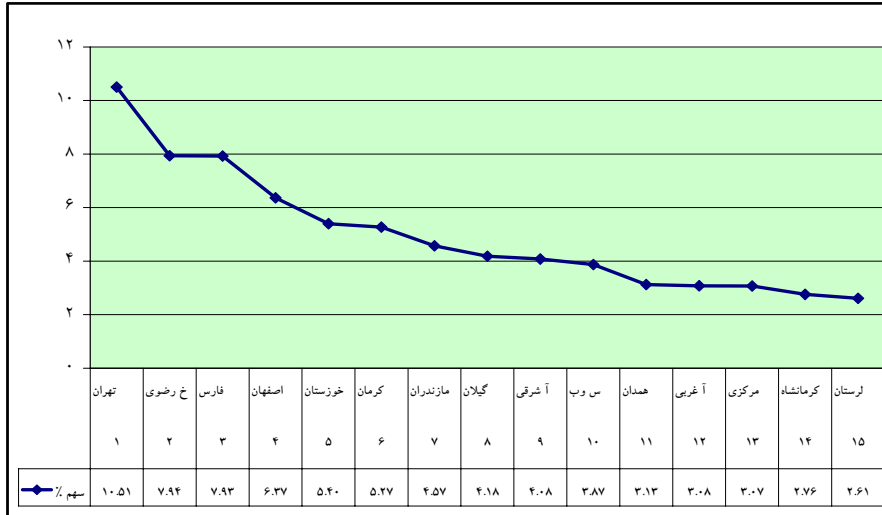


شکل ۲-۵: پیش‌بینی وضعیت ایمنی رانندگی در ایران در صورت اتخاذ هریک از رویکردهای مشخص.

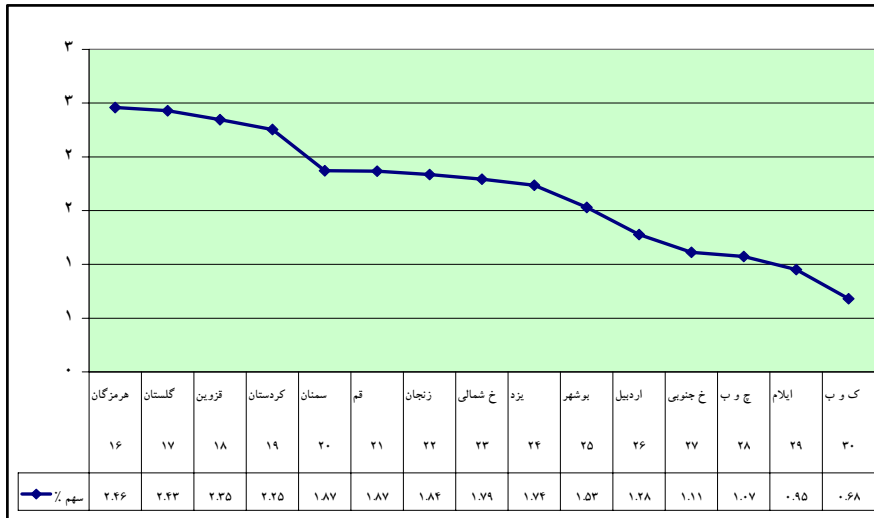
بررسی روند تغییرات جمعیت و تعداد وسایل نقلیه در حال حرکت در ایران نیز موید همین مطلب است که در صورتیکه تمامی دستگاههای ذیربط در امر ایمنی به صورت هماهنگ و در قالب یک برنامه جامع با تمام قوا در جهت ارتقاء ایمنی پایدار در سطح ملی اقدام نکنند، نه تنها روند فعلی تثبیت و کنترل تصادفات و تلفات ناشی از آنها حفظ نخواهد شد، بلکه بر تعداد تلفات ناشی از تصادفات رانندگی افزوده خواهد شد.

۲-۲-۲. بررسی تلفات ناشی از تصادفات رانندگی بر حسب طبقه‌بندی استانی

سهم هر یک از استان‌ها از میزان فوتی ناشی از تصادفات رانندگی در شکل‌های (۶-۲) و (۷-۲) ارایه شده است. همانطوریکه مشاهده می‌شود، بیش از ۴۰٪ فوتی‌ها در تصادفات رانندگی در ۶ استان کشور رخ می‌دهد.



شکل ۶-۲: سهم (درصد) ۱۵ استان اول در میزان فوتی تصادفات رانندگی در ایران.



شکل ۷-۲: سهم (درصد) ۱۵ استان دوم در میزان فوتی تصادفات رانندگی در ایران.

۳-۲-۲. بررسی تلفات ناشی از تصادفات رانندگی بر حسب محل وقوع تصادف

در سال ۱۳۸۸ مجموعاً تعداد ۲۲۹۷۴ نفر از هموطنان در اثر تصادفات رانندگی جان خود را از دست داده‌اند که از این تعداد ۱۵۷۳۵ نفر در راههای برون‌شهری و روستایی جان باخته‌اند. در جدول (۱-۲) تعداد و سهم متوفیان ناشی از تصادفات رانندگی در هر یک از راههای درون‌شهری، برون‌شهری و روستایی از مجموع تلفات حوادث رانندگی ارابه گردیده است. همانطور که مشاهده می‌شود محل تصادف نزدیک به ۷۰٪ متوفیان در راههای برون‌شهری و روستایی بوده است. این موضوع حاکی از آن است که شدت تصادفات در راههای برون‌شهری باعث شده است تصادفات جاده‌ای با وجود سهم کمتر از تصادفات، دارای سهم قابل توجهی از کشته‌شدگان باشد.

جدول ۱-۲: درصد متوفیان ناشی از تصادفات رانندگی به تفکیک محل تصادف.

محل تصادف	درون‌شهری	برون‌شهری	روستایی	نامعلوم	مجموع	مجموع برون‌شهری و روستایی
تعداد	۷۰۵۸	۱۳۵۵۶	۲۱۷۹	۱۸۱	۲۲۹۷۴	۱۵۷۳۵
درصد	۳۰/۷٪	۵۹٪	۹/۵٪	۰/۸٪	۱۰۰٪	۶۸/۵٪

۴-۲-۲. بررسی تلفات ناشی از تصادفات رانندگی بر حسب جنسیت

جدول (۲-۲) تعداد و سهم مردان و زنان از مجموع تلفات ناشی از حوادث رانندگی در راههای برون‌شهری در سال ۱۳۸۸ را نمایش می‌دهد. بر این اساس سهم مردان بیش از ۷۷٪ از مجموع متوفیان بوده است.

جدول ۲-۲: تعداد متوفیان ناشی از تصادفات رانندگی به تفکیک جنسیت.

جنسیت	مرد	زن	مجموع
تعداد	۱۰۵۰۳	۳۰۵۳	۱۳۵۵۶
درصد	۷۷/۵٪	۲۲/۵٪	۱۰۰٪

۲-۲-۵. بررسی تلفات ناشی از تصادفات رانندگی بر اساس علت نهایی فوت

جدول (۲-۳) علت نهایی متوفیان ناشی از تصادفات رانندگی در راههای برون‌شهری را نشان می‌دهد که عامل ضربه به سر دلیل اصلی فوت بیش از نیمی از جان‌باختگان بوده است. این شاخص در سال ۱۳۷۶ حدود ۷۰٪ بوده و با اجباری شده پوشیدن کلاه ایمنی و بستن کمربند ایمنی کاهش یافته است اما ضرورت دارد برنامه‌های اجرایی مناسب به منظور افزایش میزان استفاده از کمربند و کلاه ایمنی در بین کاربران جاده‌ای به مورد اجرا گذارده شود. ضرورت استفاده از کلاه ایمنی برای راکبان و سرنشینان موتورسیکلت و پیگیری اجباری شدن استفاده از کمربند ایمنی برای سرنشینان وسیله‌نقلیه از اقدامات مورد نیاز در این بخش می‌باشد.

جدول ۲-۳: تعداد متوفیان ناشی از تصادفات رانندگی به تفکیک علت نهایی فوت.

مجموع	سایر	خونریزی	شکستگی متعدد	ضربه به سر	علت نهایی فوت
۱۳۵۵۶	۲۱۲۶	۸۸۸	۳۶۲۱	۶۹۲۱	تعداد
٪۱۰۰	٪۱۵/۷	٪۶/۶	٪۲۶/۷	٪۵۱/۱	درصد

۲-۲-۶. بررسی تلفات ناشی از تصادفات رانندگی بر اساس محل فوت

محل فوت جان‌باختگان تصادفات رانندگی در جدول (۲-۴) آرایه شده است. ملاحظه می‌شود در حدود ۶۰٪ از متوفیان در محل تصادف جان خود را از دست داده‌اند و ۳۱٪ آنها پس از انتقال به بیمارستان فوت نموده‌اند. شدت تصادفات، عدم وجود جانمایی مناسب و پوشش کافی مراکز و خدمات امدادی و اورژانس در طول محورها، عدم زیرساختهای مناسب مخابراتی جهت اطلاع رسانی به موقع تصادفات و همچنین عدم آگاهی عمومی کافی در زمینه نحوه اطلاع رسانی حوادث و نوع برخورد مناسب با مصدومان تصادفات رانندگی نمونه‌هایی از دلایل عمده بالا بودن تلفات سرصحنه می‌باشد.

جدول ۲-۴: تعداد متوفیان ناشی از تصادفات رانندگی به تفکیک محل فوت.

محل فوت	محل حادثه	حین انتقال به بیمارستان	بیمارستان	منزل	نامعلوم	مجموع
تعداد	۸۰۸۱	۱۱۹۶	۴۱۴۵	۶۳	۷۱	۱۳۵۵۶
درصد	٪۵۹/۶	٪۸/۸	٪۳۰/۶	٪۰/۵	٪۰/۵	٪۱۰۰

۲-۲-۷. بررسی سهم تصادفات رانندگی بر حسب نوع برخورد و نحوه وقوع تصادف

نوع برخورد و نحوه وقوع تصادفات منجر به فوت در جدول شماره (۲-۵) ارایه گردیده است. بیش از نیمی از تصادفات منجر به فوت به دلیل برخورد وسایل نقلیه با یکدیگر به وقوع پیوسته است. واژگونی وسیله نقلیه نیز با میزان ٪۲۷ از انواع تصادفات در رده دوم قرار گرفته است که برای مهار و کاهش واژگونی باید دو عامل سرعت غیرمجاز و خستگی و خواب‌آلودگی کنترل و پیشگیری گردد. درخصوص عامل اول با اعمال مدیریت سرعت به ویژه در محورهایی که آمار واژگونی بالا دارند و همچنین اصلاح هندسی قوسها و برای پیشگیری از واژگونی ناشی از خواب‌آلودگی اقداماتی نظیر اجرای شیارهای هشدار دهنده و لرزاننده، ایجاد جایگاهها و توقفگاههای ایمن برای توقف، احداث مراکز خدماتی و رفاهی، کاهش یکنواختی محیط راه در مسیرهای طولانی، افزایش آگاهی رانندگان در خصوص تبعات رانندگی در حین خستگی و ... باید مورد عمل قرار گیرد.

جدول ۲-۵: سهم تصادفات رانندگی منجر به فوت بر اساس نوع برخورد و نحوه وقوع تصادف.

نوع برخورد	برخورد وسایل نقلیه با یکدیگر	برخورد وسیله نقلیه به عابر	واژگونی	سقوط	برخورد وسیله نقلیه به جسم ثابت	نامعلوم	مجموع
تعداد تصادف	۷۴۵۷	۱۸۰۳	۳۶۰۲	۱۴۲	۵۳۶	۱۶	۱۳۵۵۶
درصد	٪۵۵	٪۱۳/۳	٪۲۶/۶	٪۱	٪۴	٪۰/۱	٪۱۰۰

۲-۲-۸. بررسی فراوانی تعداد متوفیان ناشی از تصادفات رانندگی به تفکیک ماه‌های سال

فراوانی تعداد متوفیان در ماه‌های سال در جدول (۲-۶) نشان داده شده است. براین اساس بیش از ۳۰٪ از فوت شدگان در طی فصل تابستان جان خود را در تصادفات رانندگی برون‌شهری از دست داده‌اند که در این فصل نیز مرداد ماه بحرانی‌ترین وضعیت تلفات را داشته است. همچنین مهر ماه پس از مردادماه با ۱۰٪ تلفات قرار گرفته است.

جدول ۲-۶: فراوانی تعداد متوفیان ناشی از تصادفات رانندگی به تفکیک ماه.

فراوانی در ماه	فروردین	اردیبهشت	خرداد	تیر	مرداد	شهریور	مهر
تعداد	۱۱۰۶	۹۵۴	۱۱۲۲	۱۳۳۸	۱۴۹۱	۱۲۷۰	۱۳۶۳
درصد	۸/۲٪	۷٪	۸/۳٪	۹/۹٪	۱۱٪	۹/۴٪	۱۰/۱٪
فراوانی در ماه	آبان	آذر	دی	بهمن	اسفند	مجموع	
تعداد	۱۱۴۵	۹۸۹	۸۵۳	۸۳۴	۱۰۹۱	۱۳۵۵۶	
درصد	۸/۴٪	۷/۳٪	۶/۳٪	۶/۲٪	۸٪	۱۰۰٪	

۲-۳. بررسی وضعیت ایمنی رانندگی ایران و جایگاه آن در جهان (مطابق آخرین

گزارش‌های بین‌المللی)

شناسایی وضعیت واقعی ایمنی رانندگی در ایران یکی از چالش‌هایی است که همواره با اختلاف نظر کارشناسان مواجه بوده است. به طور کلی وضعیت ایمنی رانندگی در سطح جهان توسط دو شاخص کشته به یکصد هزار نفر جمعیت و کشته به ده هزار وسیله نقلیه سنجیده می‌شود.

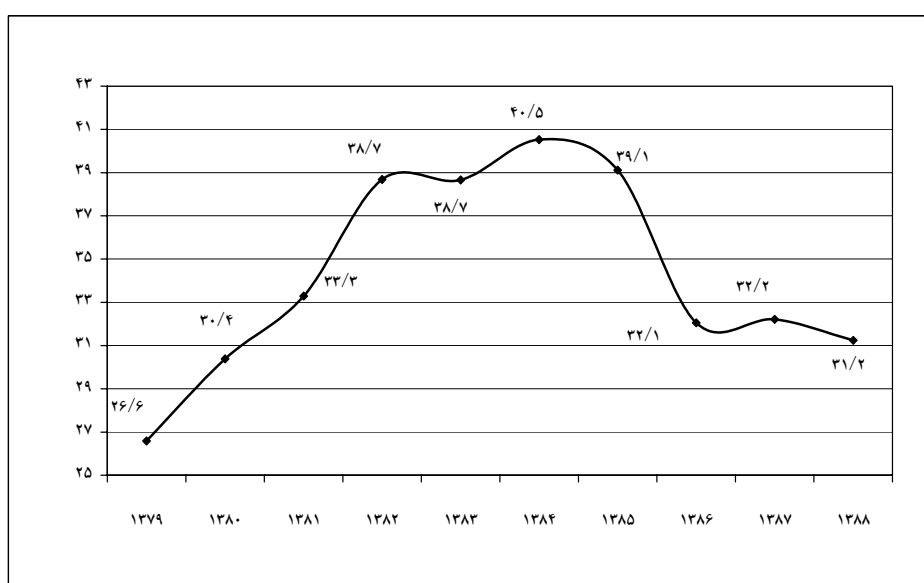
در اینجا برای نشان دادن وضعیت ایمنی رانندگی در کشور، به آمار ارایه شده در آخرین گزارش سازمان بهداشت جهانی [WHO]^۱ که در سال ۲۰۰۹ میلادی منتشر شده

1. Global status report on road safety. Geneva, World Health Organization, 2009.

است، استناد می‌شود. در این گزارش که آمار مربوط به ۱۷۵ کشور (از جمله ایران) آورده شده است، کشورهای جهان به سه گروه با درآمد کم (درآمد سرانه کمتر از ۹۳۵ دلار)، درآمد متوسط (درآمد سرانه بین ۹۳۶ و ۱۱۴۵۵ دلار) و درآمد بالا (درآمد سرانه بیش از ۱۱۴۵۶ دلار) دسته‌بندی شده اند که ایران با درآمد سرانه سالیانه ۳۴۷۰ دلار در گروه دوم یعنی گروه با درآمد متوسط قرار گرفته است.

• وضعیت شاخص کشته به یکصد هزار نفر جمعیت در ایران

روند تغییرات شاخص کشته به یکصد هزار نفر جمعیت در سال‌های ۱۳۷۳ تا ۱۳۸۷ در شکل (۲-۸) ارایه شده است.



شکل ۲-۸: تغییرات شاخص کشته به یکصد هزار نفر جمعیت در دهه گذشته.

همانطور که ملاحظه می‌شود، این شاخص در سال‌های ۱۳۸۴ و ۱۳۸۵ بیشترین

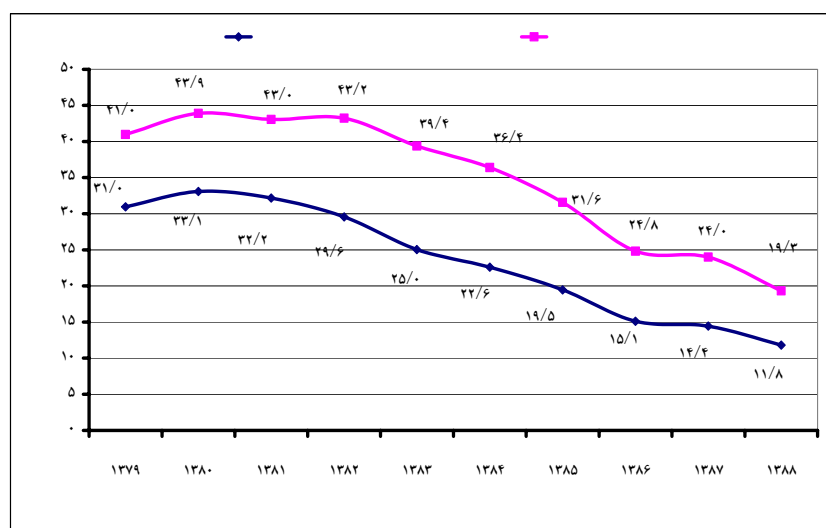
مقدار را داشته و سپس روند کاهشی داشته است.

- وضعیت شاخص به یکصد هزار نفر جمعیت در کشورهای مختلف جهان
مقدار متوسط شاخص کشته به یکصد هزار نفر جمعیت در کشورهای جهان ۱۱/۸۷ می‌باشد که ایران با ۳۲/۲۱ در بین ۱۷۵ کشور جهان در رتبه ۱۷۱ ام قرار دارد. ایران در بین ۸۸ کشور با درآمد متوسط در رتبه ۸۶ قرار دارد.

جدول ۲-۷: وضعیت شاخص کشته به یکصد هزار نفر جمعیت در کشورهای مختلف جهان و جایگاه ایران.

رتبه ایران	تعداد کشور در گروه	مقدار متوسط	گروه
-	۴۴	۶/۹۵	کشورهای با درآمد کم
۸۶	۸۸	۱۴/۱۵	کشورهای با درآمد متوسط
-	۴۲	۱۰/۹۲	کشورهای با درآمد زیاد
۱۷۳	۱۷۵	۱۱/۸۷	کل کشورها
شاخص کشته به یکصد هزار نفر جمعیت در ایران در سال ۱۳۸۷ = ۳۲/۲۱			

- وضعیت شاخص کشته به ده هزار وسیله نقلیه در ایران
روند تغییرات شاخص کشته به ده هزار وسیله نقلیه در سال‌های ۱۳۷۳ تا ۱۳۸۷ در شکل (۲-۹) ارایه شده است.



شکل ۲-۹: روند تغییرات شاخص کشته به ده هزار وسیله نقلیه در دهه گذشته.

همانطوریکه ملاحظه می‌شود، این شاخص در سال‌های ۱۳۸۰ و ۱۳۸۱ بیشترین مقدار را داشته و سپس روند کاهشی داشته است.

• وضعیت شاخص در کشورهای مختلف جهان

مقدار متوسط شاخص کشته به ده هزار وسیله‌نقلیه در کشورهای جهان ۲۱/۹۳ می‌باشد که ایران با ۱۴/۴۴ در بین ۱۷۵ کشور جهان در رتبه ۱۱۰ قرار گرفته است. ایران در بین ۸۸ کشور با درآمد متوسط در رتبه ۵۸ قرار دارد.

جدول ۲-۸: وضعیت شاخص کشته به ده هزار وسیله‌نقلیه در کشورهای مختلف جهان و جایگاه ایران.

رتبه ایران	تعداد کشور در گروه	مقدار متوسط	گروه
-	۴۴	۶۱/۲۰	کشورها با درآمد کم
۵۸	۸۸	۱۲/۱۲	کشورها با درآمد متوسط
-	۴۲	۲/۴۴	کشورها با درآمد زیاد
۱۱۰	۱۷۵	۲۱/۹۳	کل کشورها
شاخص کشته به ده هزار وسیله‌نقلیه در ایران در سال ۱۳۸۷ = ۱۴/۴۴			

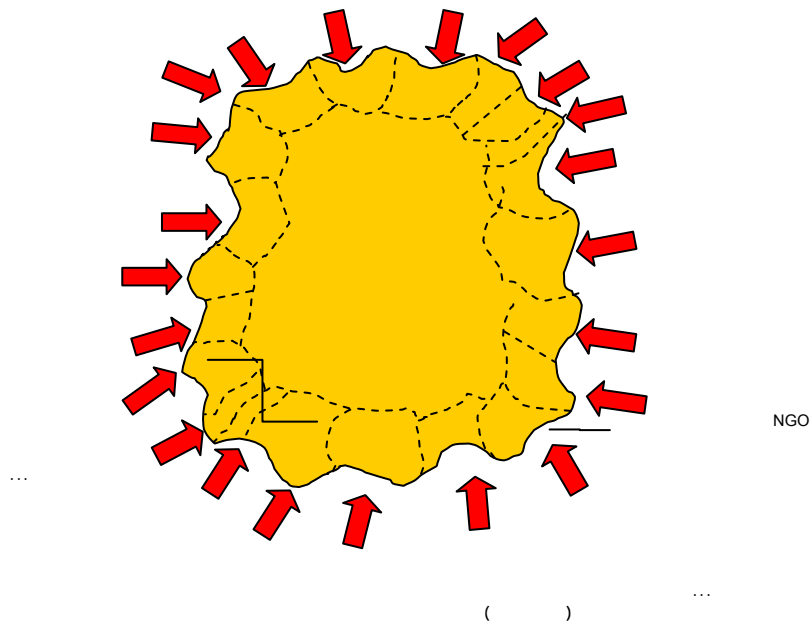
۳

**کمیسیون ایمنی راهها
تاریخچه و عملکرد**

۳-۱. روند شکل‌گیری و تاریخچه تأسیس کمیسیون ایمنی راهها

شناسایی عوامل مؤثر در تصادفات رانندگی و جلوگیری از خسارات ناشی از آنها، پیش‌بینی و پیشگیری از ایجاد خطر، افزایش سطح ایمنی و در نهایت مدیریت ایمنی، نیازمند سازمان‌دهی دقیق و مسؤولانه یک سیستم مدیریتی می‌باشد. به منظور پیاده‌سازی این سیستم، هماهنگی و همکاری بین دستگاهی و میان‌بخشی مورد نیاز است که در شرایط کنونی ۱۵ وزارتخانه، سازمان و نهاد را در کشور درگیر می‌نماید (شکل ۳-۱). در این راستا وزارت راه و ترابری که متولی اصلی ایمنی در بخش حمل‌ونقل جاده‌ای کشور می‌باشد، به منظور ایجاد مدیریت هماهنگ میان دستگاهی، پیشنهاد تشکیل کمیسیون ایمنی راهها را ارائه کرد و هیأت وزیران در تاریخ ۱۳۸۲/۲/۳۱ آن را تصویب نمود. نخستین جلسه کمیسیون در تاریخ ۱۳۸۲/۴/۳ به ریاست وزیر وقت راه و ترابری و با شرکت معاونان وزارتخانه‌ها و روسای سازمان‌های ذیربط برگزار گردید. حاصل تلاش‌ها و فعالیت‌های کمیسیون بیش از سی مصوبه و ابلاغیه می‌باشد و در مجموع تا به حال ۳۸ جلسه اصلی و ۹۵ جلسه فرعی تشکیل شده است. پس از هفت سال فعالیت مؤثر این کمیسیون و بنا بر پیشنهاد دبیرخانه کمیسیون مستقر در معاونت آموزش، تحقیقات و فناوری

وزارت راه و ترابری، آیین نامه کمیسیون ایمنی راهها با اندکی اصلاح و تغییر در اعضاء و مفاد آن بار دیگر در هیئت دولت بررسی و در تاریخ ۱۳۸۹/۰۹/۱۳ برای اجراء به دستگاهها ابلاغ گردید. در ادامه به معرفی این نهاد، تشریح ساختار، وظایف، عملکرد و برنامه های آن پرداخته می شود.



شکل ۳-۱: دستگاه های مسؤول در بخش مدیریت ایمنی رانندگی.

۴۲۱۴۴/۲۰۲۶۵۳

شماره
تاریخ ۱۳۸۹/۱۹/۰۴بسمه تعالی
"با صلوات بر محمد و آل محمد"

وزارت راه و ترابری - وزارت کشور

هیئت وزیران در جلسه مورخ ۱۳۸۹/۸/۲۳ بنا به پیشنهاد شماره ۱۱/۱۷۶۹۹ مورخ ۱۳۸۷/۸/۲۵ وزارت راه و ترابری و به استناد اصل یکصد و سی و هشتم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران، آیین نامه تشکیل کمیسیون ایمنی راههای کشور را به شرح زیر تصویب نمود:

آیین نامه تشکیل کمیسیون ایمنی راههای کشور

- ماده ۱- به منظور هماهنگ سازی تصمیمات و سیاستگذاریهای لازم در جهت ارتقای سطح ایمنی راههای کشور و رفع موانع و مشکلات اجرایی و ساختاری و پیشگیری از وقوع سوانح و تصادفات رانندگی و بهره برداری بهینه از تمامی امکانات موجود، کمیسیون ایمنی راههای کشور که در این آیین نامه به اختصار "کمیسیون" نامیده می شود با ترکیب زیر تشکیل می شود:
- ۱- وزیر راه و ترابری (رئیس کمیسیون)
 - ۲- یکی از معاونان وزیر کشور به انتخاب وزیر
 - ۳- یکی از معاونان وزیر صنایع و معادن به انتخاب وزیر
 - ۴- یکی از معاونان وزیر آموزش و پرورش به انتخاب وزیر
 - ۵- یکی از معاونان وزیر بهداشت، درمان و آموزش پزشکی به انتخاب وزیر
 - ۶- یکی از معاونان وزیر ارتباطات و فناوری اطلاعات به انتخاب وزیر
 - ۷- نماینده معرفی شده از سوی معاون برنامه ریزی و نظارت راهبردی رئیس جمهور
 - ۸- یکی از معاونان سازمان صدا و سیمای جمهوری اسلامی ایران به انتخاب رئیس سازمان
 - ۹- رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی کشور
 - ۱۰- نماینده دادستان کل کشور به عنوان عضو ناظر (در صورت معرفی)
 - ۱۱- یکی از نمایندگان عضو کمیسیون عمران در مجلس شورای اسلامی به عنوان عضو ناظر (در صورت معرفی)
 - ۱۲- رئیس سازمان پزشکی قانونی کشور
 - ۱۳- رئیس سازمان امداد و نجات جمعیت هلال احمر جمهوری اسلامی ایران
 - ۱۴- رئیس کل بیمه مرکزی ایران
 - ۱۵- رئیس مرکز مدیریت حوادث و فوریت های پزشکی کشور

۵۴۲۱۴۴/ت/۲۰۲۶۵۳

شماره
تاریخ ۱۳۸۱/۹/۱۳

۱۶- رئیس مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی کشور
تبصره ۱- جلسات کمیسیون هر ماه یک بار تشکیل و با حضور اکثریت اعضا رسمیت می یابد و تصمیمات اتخاذ شده نیز با رأی اکثریت حاضران معتبر و توسط رئیس کمیسیون ابلاغ می شود.
تبصره ۲- کمیسیون می تواند از نمایندگان سایر دستگاهها بدون حق رأی برای شرکت در جلسات دعوت نماید.

ماده ۲- به منظور تعیین اهداف، راهبردها و طرحهای بهبود ایمنی راهها، کمیسیون وظایف زیر را بر عهده خواهد داشت:

- الف- ایجاد هماهنگی میان وزارتخانهها، سازمانها و نهادهای ذربیط با ایمنی راهها
ب- تدوین سیاستهای لازم در جهت ارتقای سطح ایمنی راههای کشور و آرایه آن به مراجع قانونی ذی ربط.
ب- تدوین دستورالعمل های مربوط به شفاف سازی و احصای وظایف و اختیارات اعضا در ارتباط با ایمنی راهها و در صورت لزوم آرایه آن به مراجع قانونی ذی ربط.
ت- بررسی و تدوین برنامه های اجرایی دستگاههای عضو در حوزه ایمنی راهها، بر اساس برنامه ریزی هماهنگ و یکپارچه در چارچوب راهبردها و طرح های مصوب مرتبط با ایمنی راهها.
ث- جهت دهی فرهنگ عمومی جامعه در خصوص ایمنی راهها.
ج- تدوین ضوابط و معیارهای فنی ایمنی راهها و محیط مؤثر اطراف آن با هدف کاهش نقاط پرتصادف راهها
چ- بررسی و پیشنهاد استانداردهای ایمنی وسایل نقلیه تولید داخل و وارداتی و ارتقای سیستم معاینه فنی وسایل نقلیه.
ح- بررسی و پیشنهاد دستورالعمل های مربوط به سرعت و کیفیت خدمات امدادی و فوریتهای پزشکی در راهها.
خ- آرایه پیشنهاد های لازم در جهت بهبود و تقویت سیستم مدیریتی اجرای قوانین و مقررات ترافیکی در سطح راهها، ارزیابی و نظارت بر حسن عملکرد آن.
د- آرایه راهکارهای لازم در جهت ساماندهی و بهبود امر نظارت بر اجرای قوانین و مقررات مربوط به ایمنی راهها.
ذ- بررسی و آرایه راهکارهای لازم در جهت بهبود سطح بکارگیری فناوریهای نوین جهت اجرا و نظارت بر قوانین ترافیکی راههای کشور.
ر- بررسی و آرایه راهکارهای بهبود وضعیت آموزش رانندگی، صدور و تجدید انواع گواهینامه و شرایط صلاحیت و سلامت رانندگان وسایل نقلیه عمومی و نحوه اعمال مقررات مربوط.
ز- بررسی و آرایه راهکارهای بهبود سیستم های اطلاع رسانی و تبلیغاتی به عنوان ابزار برای جهت بهبود سطح خدمت رسانی و ایمنی حمل و نقل و همچنین ارتقای فرهنگ عمومی ترافیک نزد کاربران مختلف راهها.
ژ- بررسی و آرایه راهکارهای لازم جهت بهبود سیستم های آموزش ایمنی در سطوح عمومی و تخصصی و تهیه برنامه هماهنگی فعالیتها بین دستگاههای ذربیط.

۳۰۲۶۵۳/ت/۴۲۱۴۴-هـ

شماره
تاریخ ۱۳۸۱/۷/۱۳


جمهوری اسلامی ایران
رئیس جمهور
تصویب نامه هیئت وزیران

س- بهبود آرایه خدمات بیمه‌ای در زمینه حمل و نقل به منظور افزایش بازدارندگی از تخلفات و تصادفات رانندگی.

ش- پیشنهاد لازم برای وصول درآمد و تأمین منابع اعتباری برای صرف هزینه در امور ایمنی حمل و نقل به مراجع قانونی.

ص- ایجاد سامانه آمار و اطلاعات جامع مدیریت ایمنی راههای کشور با همکاری دستگاههای عضو ض- نظارت و ارزیابی شاخصهای عملکردی ایمنی و اجرای مصوبات مرتبط با بهبود ایمنی راهها توسط اعضا و هر یک از کمیسیونهای مدیریت ایمنی راههای استانی و ارائه گزارش سالانه آن به هیئت وزیران ط- بررسی تحلیلی تصادفات جاده ای عمده با همکاری دستگاههای ذی ربط و تدوین راهکارهای اصلاحی جهت جلوگیری از تکرار آنها.

ظ- سایر وظایف مندرج در ماده (۱۴) آیین نامه مدیریت حمل و نقل و سوانح رانندگی، موضوع تصویب نامه شماره ۱۱۴۳۴۲/ت/۴۱۱۹۱ ک مورخ ۱۳۸۸/۶/۴.

ماده ۳- دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترابری کشور وظایف دبیرخانه کمیسیون را بر عهده خواهد داشت.

ماده ۴- دستگاههای عضو کمیسیون موظفند هر ساله میزان اعتبار لازم برای انجام وظایف مربوط را با هماهنگی معاونت برنامه ریزی و نظارت راهبردی رئیس جمهور به منظور درج در لایحه بودجه سالانه پیش بینی و در صورت تخصیص با نظارت کمیسیون هزینه نمایند.

ماده ۵- کمیسیون جهت انجام وظایف و مسؤولیتهای برنامه‌ریزی و نظارتی، بررسی‌های کارشناسی و تخصصی در موضوعات و مقوله‌های مختلف مرتبط با ایمنی راهها، می‌تواند نسبت به تشکیل کارگروه‌های تخصصی با استفاده از ظرفیت دستگاههای عضو کمیسیون اقدام نماید.

تبصره- دبیرخانه کمیسیون، مسؤولیت هماهنگی دبیرخانه‌های کارگروه‌های تخصصی و کمیسیون‌های مدیریت ایمنی راههای استان، موضوع ماده (۱۴) آیین نامه یاد شده را بر عهده دارد.

ماده ۶- دستگاه‌های اجرایی موظفند نسبت به اجرای تصمیمات کمیسیون با رعایت قوانین و مقررات مربوط اقدام نمایند.

تبصره- دستگاههای عضو کمیسیون و کمیسیونهای مدیریت ایمنی راههای استان موظفند گزارش عملکرد خود را در مقاطع سه ماهه به دبیرخانه کمیسیون ارائه نمایند.

ماده ۷- بیمه مرکزی ایران موظف است با همکاری وزارت راه و ترابری و راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران و بنا به پیشنهاد رئیس کمیسیون اعتبارات مورد نیاز دبیرخانه کمیسیون را به منظور بررسی طرحهای کاهش حوادث رانندگی و خسارتهای ناشی از آن از محل اعتبارات موضوع ماده (۲۷) قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسؤولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث - مصوب ۱۳۸۷- تأمین و پرداخت نماید.

تبصره- در صورت عدم کشف منابع مالی موضوع این ماده، بودجه مورد نیاز از محل اعتبارات وزارت راه و ترابری تأمین خواهد شد.

شماره شماره
تاریخ ۱۳۰۰/۷/۲۸

جمهوری اسلامی ایران
رئیس جمهور
تصویب نامه هیئت وزیران

ماده ۸- کمیسیون موظف است نتیجه فعالیتهای انجام شده، طرحهای تصویب شده و نحوه همکاری و عملکرد هر یک از دستگاههای عضو را هر شش ماه یک بار به شورای عالی هماهنگی ترابری کشور و هر سال یک بار به هیئت وزیران گزارش نماید.
ماده ۹- این تصویب نامه جایگزین تصویب نامه شماره ۱۱۴۹۹/ت/۲۵۴۰۶ هـ مورخ ۱۳۸۲/۳/۷ می شود.

محمد رضا رحیمی
معاون اول رئیس جمهور

جمهوری اسلامی ایران
ریاست جمهوری
دبیر هیئت دولت

شماره شماره
تاریخ ۱۳۸۲/۷/۲۸

بسمه تعالی
«به صلوات بر محمد و آل محمد»
وزارت راه و ترابری - وزارت کشور

نظر به اینکه در ماده (۱) تصویب نامه شماره ۲۰۳۶۵۲/ت/۲۲۱۴۴ هـ مورخ ۱۳۸۹/۹/۱۳ که براساس متن پیشنهادی تنظیم و ابلاغ شده است، بند (۱۷) تحریر نشده است، لذا مراتب به شرح ذیل جهت اصلاح اعلام می شود.
۱۷- رئیس سازمان راهسازی و حمل و نقل جاده ای.

علی حسینی

رونوشت به دفتر مقام معظم رهبری، دفتر رئیس جمهور، دفتر رئیس کوه قشایره، دفتر رئیس مشخصات، دفتر معاون اول رئیس جمهور، معاونت برنامه ریزی و نظارت راهبردی رئیس جمهور، معاونت توسعه مدیریت و سرمایه انسانی رئیس جمهور، معاونت حقوقی رئیس جمهور، معاونت امور محلی رئیس جمهور، خیرات محاسبات کشور، خیرات ادارات، سازمان بازرسی کل کشور، اداره کل قوانین مجلس شورای اسلامی، اداره کل فوکلن و مقررات کشور، اداره کل حقوقی، کلیه وزارتخانه ها، سازمان ها و مؤسسات دولتی، نهادهای انقلاب اسلامی، روزنامه رسمی جمهوری اسلامی ایران، دبیرخانه شورای اطلاع رسانی دولت و دفتر هیئت دولت.

روزنامه انتشار وزارت راه و ترابری
شماره ۸۸۸/۸۸
تاریخ ۱۳۸۲/۷/۲۸

۳-۲. معرفی دبیرخانه کمیسیون و اعضای مرکزی

پس از تشکیل کمیسیون ایمنی راهها، مدیریت آن بر عهده وزارت راه و ترابری گذاشته شد و در حال حاضر دبیرخانه آن در معاونت آموزش، تحقیقات و فناوری وزارت راه و ترابری مستقر است. وظیفه برنامه‌ریزی، تشکیل و تهیه دستور کار جلسات، پیگیری ابلاغ و اجرای مصوبات جلسات کمیسیون، هماهنگی میان دستگاهها در اجرای برنامه‌های مدیریت ایمنی، گردآوری و تحلیل آمار و اطلاعات تصادفات، مدیریت پایگاه اطلاع‌رسانی کمیسیون ایمنی راهها از جمله وظایف این دبیرخانه می‌باشد که متشکل از گروهی از کارشناسان ایمنی می‌باشد. کمیته تخصصی آموزش و فرهنگ‌سازی، کارگروه آمار و اطلاعات و گروه تحلیل و برنامه‌ریزی در این دبیرخانه مستقر است که بر نقش و اهمیت آن در میان دستگاههای عضو افزوده است. اعضای دبیرخانه کمیسیون ایمنی راهها به شرح ذیل معرفی می‌گردند:

جدول ۳-۱: معرفی تیم متولی کمیسیون ایمنی راهها.

ردیف	اعضاء	مسئولیت - تخصص
۱	دکتر حمید بهبهانی	وزیر وقت راه و ترابری - رییس کمیسیون ایمنی راهها - دکتری حمل و نقل و ترافیک
۱	دکتر ناصر پورمعلم	معاون آموزش، تحقیقات و فناوری - دبیر کمیسیون ایمنی راهها - دکتری حمل و نقل و ترافیک
۲	مهندس مهران قربانی	مدیرکل دفتر مطالعات فناوری و ایمنی - مسؤول دبیرخانه کمیسیون ایمنی راهها - کارشناس ارشد برنامه‌ریزی حمل و نقل
۳	مهندس مهران غلامی	معاون دفتر مطالعات فناوری و ایمنی - کارشناس ارشد عمران
۴	مهندس هرمز ذاکری	رییس گروه ایمنی - کارشناس دبیرخانه کمیسیون ایمنی راهها - کارشناس ارشد راه و ترابری
۵	مهندس سارا عبدی	کارشناس ایمنی - کارشناس دبیرخانه کمیسیون ایمنی راهها - کارشناس ارشد مهندسی صنایع

جدول ۳-۱: معرفی تیم متولی کمیسیون ایمنی راهها. (ادامه)

ردیف	اعضاء	مسئولیت - تخصص
۶	مهندس کیاندرخت کدخدازاده	کارشناس ایمنی - عضو همکار دبیرخانه کمیسیون ایمنی راهها - کارشناس ارشد راه و ترابری
۷	مهندس حمیدرضا صافی	کارشناس ایمنی - کارشناس دبیرخانه کمیسیون ایمنی راهها - کارشناس ارشد برنامه ریزی حمل و نقل
۸	مهندس محسن رحیمی	کارشناس ایمنی و عضو همکار دبیرخانه کمیسیون ایمنی راهها - کارشناس ارشد برنامه ریزی حمل و نقل
۹	مهندس مهدی بابایی	کارشناس ایمنی و عضو همکار دبیرخانه کمیسیون ایمنی راهها - کارشناس ارشد راه و ترابری
۱۰	ماندانا غلامی	عضو همکار دبیرخانه کمیسیون ایمنی راهها - کارشناس

۳-۳. ساختار کمیسیون ایمنی راهها

هسته اصلی کمیسیون ایمنی راهها دبیرخانه آن می باشد که مسئولیت هماهنگی، برنامه ریزی تشکیل جلسات و پیگیری مصوبات را بر عهده دارد. با توجه به اهمیت و گستردگی موضوع و همچنین به منظور دستیابی به اهداف و وظایف تعیین شده، کمیسیون ایمنی راهها نیازمند بازوهای عملیاتی می باشد که ضمن کمک به مدیریت کلان ایمنی بالاخص در امور برنامه ریزی و نظارت، امور تخصصی مربوط به ایمنی رانندگی و تصادفات را به نحو احسن به انجام برساند. بدین منظور، دبیرخانه کمیسیون ایمنی راهها با همکاری دستگاههای عضو کمیسیون اقدام به تشکیل پنج کمیته تخصصی ذیل نمود که توسط سازمانهای مرتبط با هر موضوع مدیریت می شوند.

۱- کمیته آموزش و فرهنگ سازی

۲- کمیته امداد و نجات

۳- کمیته مهندسی راه

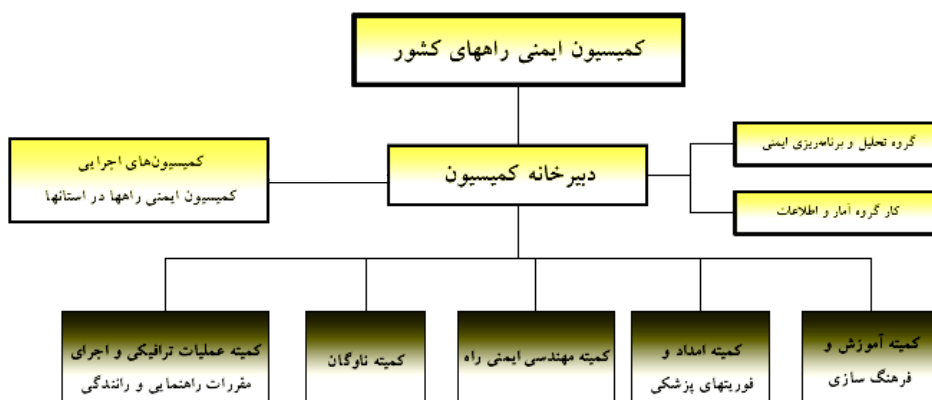
۴- کمیته ناوگان

۵- کمیته قوانین و مقررات ترافیکی

همچنین با توجه به اینکه مسئولیت گردآوری و تحلیل آمار و اطلاعات تصادفات رانندگی بر عهده دبیرخانه کمیسیون می‌باشد، این دبیرخانه اقدام به تشکیل دو گروه تحلیل و برنامه‌ریزی و کارگروه آمار و اطلاعات نموده که با کمک کارشناسان همکار نسبت به تهیه گزارش‌های تحلیلی اقدام می‌نماید.

ساختار کمیسیون ایمنی راهها با توجه به وظایف و فعالیت‌های آن در شکل (۲-۳)

ارایه شده است.



شکل ۲-۳: ساختار کمیسیون ایمنی راههای کشور.

۱-۳-۳. معرفی اعضای کمیسیون

مطابق ماده (۱) آیین‌نامه تشکیل کمیسیون ایمنی راههای کشور که تصویر آن در

پیوست آمده است، اعضاء کمیسیون عبارتند از:

- ۱- وزیر راه و ترابری که ریاست کمیسیون را نیز به عهده خواهد داشت.
- ۲- یکی از معاونان سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور به انتخاب رئیس سازمان یاد شده،
- ۳- معاون راهنمایی و رانندگی و امور حمل‌ونقل نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران،
- ۴- یکی از معاونان وزیر کشور به انتخاب وزیر،

- ۵- یکی از معاونان صدا و سیما جمهوری اسلامی ایران به انتخاب رییس سازمان یاد شده،
- ۶- یکی از معاونان وزیر بهداشت، درمان و آموزش پزشکی به انتخاب وزیر،
- ۷- یکی از معاونان وزیر صنایع و معادن به انتخاب وزیر،
- ۸- یکی از معاونان وزیر آموزش و پرورش به انتخاب وزیر،
- ۹- معاون راهداری و هماهنگی امور استانهای وزارت راه و ترابری،
- ۱۰- معاون وزیر راه و ترابری و رییس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای.



شکل ۳-۳: جلسه کمیسیون ایمنی راهها با حضور نمایندگان محترم مجلس شورای اسلامی.

مطابق ماده (۲) این آیین‌نامه وظایف کمیسیون در هشت بند اصلی به شرح زیر تعیین شده است:

- ۱- تعیین اهداف، راهبردها و شاخص‌های مناسب برای کاهش سوانح رانندگی،
- ۲- بررسی برنامه‌های نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران در خصوص بهبود وضعیت آموزش رانندگی، صدور و تجدید گواهینامه، معاینه فنی خودرو، اصلاح و نحوه اعمال مقررات مربوط،

- ۳- بررسی برنامه‌های وزارتخانه‌های کشور، آموزش و پرورش، فرهنگ و ارشاد اسلامی، راه و ترابری، بهداشت و درمان و آموزش پزشکی، علوم تحقیقات و فناوری، سازمان صدا و سیما و نیروی انتظامی در خصوص آموزش عمومی و تخصصی ترافیکی،
- ۴- بررسی برنامه‌های وزارت صنایع و معادن در خصوص الزام تولیدکنندگان به رعایت استانداردهای ایمنی وسایل نقلیه ساخت داخل و تولید و عرضه خودروهایی قابل رقابت با انواع خارجی،
- ۵- بررسی برنامه‌های وزارت راه و ترابری در خصوص شرایط احراز صلاحیت رانندگان وسایل نقلیه عمومی برون‌شهری، اطلاع‌رسانی مناسب، توسعه بهسازی و نگهداری راه‌ها، ایمن‌سازی و حذف نقاط حادثه‌خیز در جاده‌ها،
- ۶- تدوین برنامه و گردش کار راه‌اندازی و عرضه خدمات امداد رسانی در شبکه جاده‌ای کشور با هماهنگی وزارتخانه‌های کشور، بهداشت درمان و آموزش پزشکی، نیروی انتظامی و جمعیت هلال احمر،
- ۷- ارائه طرح‌های لازم برای تأمین اعتبار و تحصیل منابعی که در اثر اجرای آنها منابع جدید کسب و یا در مصرف منابع موجود در جهت ایمن‌سازی حمل‌ونقل صرفه‌جویی می‌شود،
- ۸- بررسی نظام بیمه‌ای کشور و چگونگی ارائه خدمات بیمه‌ای توسط شرکت‌های بیمه در زمینه حمل‌ونقل.

۳-۲-۳. محورهای اصلی فعالیت کمیسیون ایمنی راهها

- دبیرخانه کمیسیون ایمنی جهت دستیابی به وظایف محول شده، ۱۴ محور اصلی را به عنوان محور فعالیت‌های کمیسیون به شرح زیر تعیین کرده است که به طور مشخص توسط کمیته‌های کمیسیون پوشش داده می‌شود.
- ۱- مدیریت و هماهنگی سازمان‌ها،

- ۲- سیستم آمار و اطلاعات تصادفات به روز و جامع،
- ۳- طراحی و ساخت راههای ایمن،
- ۴- بهبود و رفع نقاط حادثه‌خیز،
- ۵- آموزش ایمنی راهها،
- ۶- نظام آموزش و آزمایش رانندگی،
- ۷- تبلیغات و آموزش‌های همگانی ایمنی،
- ۸- استاندارد ایمنی وسایل نقلیه،
- ۹- مقررات و قوانین ترافیکی،
- ۱۰- پلیس و اعمال قانون،
- ۱۱- عملیات امدادی و اورژانس،
- ۱۲- مطالعات ایمنی راه،
- ۱۳- پیگیری تأمین اعتبارات لازم،
- ۱۴- تقویت همکاری‌های چند جانبه و مشارکت بخش‌های خصوصی و NGOها در ایمنی راه همچون مشارکت شرکت‌های بیمه.

۳-۳-۳. نقش و وظایف کمیته‌های تخصصی

کمیسیون ایمنی راهها در سطح مدیریت کلان مسؤولیت امور برنامه‌ریزی و نظارتی را بر عهده دارد. از این رو در جهت دستیابی به اهداف تعیین شده نیاز به بازوهای عملیاتی خواهد داشت که به کمک کمیته‌های تخصصی که توسط سازمان‌های ذیربط مدیریت می‌شوند در این مسیر گام بر می‌دارد.

کمیته‌های کمیسیون ایمنی راهها عبارتند از:

- ۱- کمیته آموزش و فرهنگ‌سازی،
- ۲- کمیته امداد و نجات،

۳- کمیته مهندسی راه،

۴- کمیته ناوگان،

۵- کمیته آمار و اطلاعات،

۶- کمیته قوانین و مقررات ترافیکی.

۱- کمیته عملیات ترافیکی و اجرای مقررات راهنمایی و رانندگی

• اعضاء کمیته:

به منظور تحت پوشش قرار دادن تمامی فعالیت‌های سازمان‌ها و نهادهای درگیر در

زمینه مقررات ترافیکی، اعضای این کمیته عبارتند از:

۱- نماینده معاونت راهنمایی و رانندگی ناجا (رییس کمیته)،

۲- نماینده سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای،

۳- نماینده پلیس راه کشور،

۴- نماینده وزارت کشور،

۵- نماینده جمعیت هلال احمر،

۶- نماینده قوه قضاییه کشور،

۷- نماینده بیمه مرکزی،

۸- نماینده دبیرخانه کمیسیون ایمنی راهها،

۹- ۲ نفر متخصص (افراد علمی از دانشگاهها یا سازمان‌های تخصصی مربوطه)،

• محل کمیته:

این کمیته در پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا تشکیل می‌شود.

• رییس کمیته:

رییس پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا.

• دبیر کمیته:

فرمانده پلیس راه کشور.

• وظایف کمیته:

- ۱- تحلیل مشکلات و نارسایی‌های مربوطه، تنگناها و تعیین راهکارهای مشخص در خصوص مقررات ترافیکی،
- ۲- تعیین اهداف، راهبردها و شاخص‌های مناسب در حیطه تخصصی مربوطه،
- ۳- بررسی برنامه‌های نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران در خصوص بهبود وضعیت آموزش رانندگی، صدور و تجدید گواهی‌نامه، چگونگی مقررات مربوط به استانداردهای خودرو از جمله معاینه فنی خودرو، اصلاح و نحوه اعمال مقررات مربوط،
- ۴- بررسی تأثیر، کارایی و تعیین نوع و میزان جریم رانندگی و چگونگی اعمال آن،
- ۵- پیشنهاد اصلاح و به روزرسانی مقررات موجود ترافیکی با توجه به تغییر شرایط به بخش‌های ذیربط قانونگذاری،
- ۶- ارائه توصیه‌های مؤثر و کوتاه مدت در خصوص رفع مشکلات حمل‌ونقل،
- ۷- بررسی استفاده از تکنولوژی‌های جدید جهت نظارت و کنترل بر اجرای دقیق مقررات (از قبیل دوربین‌های ثبت سرعت و ...)،
- ۸- تهیه برنامه‌های جامع همکاری بیمه با نیروی انتظامی در جهت جبران سریع‌تر خسارت‌های وارد از تصادفات.
- ۹- تدوین نحوه برخورد با تخلفات حادثه‌زا و تخلفاتی که باعث ایجاد بیشترین حوادث رانندگی در راهها در طول سال می‌شوند،
- ۱۰- تهیه و تدوین شیوه امدادسانی به وسایل نقلیه دارای عیب و نقص فنی و نحوه انتقال آنها به خارج از راه یا تعمیرگاه،
- ۱۱- تهیه و تدوین شیوه نامه نحوه بازگشایی راههای مسدود ناشی از حوادث رانندگی،
- ۱۲- بررسی و تهیه برنامه‌های مرتبط با صحت و سلامت رانندگان، ساعات کار رانندگان حمل‌ونقل عمومی و اعمال آن،

- ۱۳- بررسی و تهیه طرح‌های مرتبط با ایجاد سیستم تنبیهی، توبیخی و تشویقی برای رانندگان با سوابق تخلفات رانندگی بالا.
- ۱۴- بررسی نظام بیمه‌ای کشور و چگونگی ارائه خدمات بیمه‌ای توسط شرکت‌های بیمه در زمینه حمل و نقل و ارتقاء تعامل بیمه در ایمنی راهها،
- ۱۵- تعیین و اعلام مطالعات ایمنی مورد نیاز،
- ۱۶- تحلیل اقتصادی و کارایی اقدامات و راهکارهای پیشنهاد شده،
- ۱۷- ارائه طرح‌های لازم برای تأمین اعتبار و تحصیل منابعی که در اثر اجرای آنها منابع جدید کسب و یا در مصرف منابع موجود صرفه‌جویی می‌شود.

۲- کمیته ناوگان

• اعضاء کمیته:

- به منظور تحت پوشش قرار دادن تمامی فعالیت‌های سازمان‌ها و نهادهای درگیر در زمینه ناوگان حمل و نقل جاده‌ای، اعضای این کمیته عبارتند از:
- ۱- نماینده وزارت صنایع و معادن (رییس کمیته)،
 - ۲- نماینده سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای،
 - ۳- نماینده راهنمایی و رانندگی ناجا،
 - ۴- نماینده پلیس راه کشور،
 - ۵- نماینده سازمان حفاظت محیط زیست،
 - ۶- نماینده دبیرخانه کمیسیون ایمنی راهها،
 - ۷- ۲ نفر متخصص (افراد علمی از دانشگاهها یا سازمان‌های تخصصی مربوطه).

• محل کمیته:

این کمیته در موسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران تشکیل می‌شود.

• رییس کمیته:

رییس موسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران.

- دبیر کمیته:

سرپرست اداره کل خودرو نیرو و محرکه مؤسسه استاندارد.

- وظایف کمیته:

- ۱- تحلیل مشکلات و نارسایی‌های مربوطه، تنگناها و تعیین راهکارهای مشخص در خصوص ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای،
- ۲- تعیین اهداف، راهبردها و شاخص‌های مناسب برای کاهش سوانح رانندگی مرتبط با حیطة تخصصی مربوطه،
- ۳- بررسی برنامه‌های وزارت صنایع و معادن در خصوص الزام تولیدکنندگان به رعایت استانداردهای ایمنی وسایل نقلیه ساخت داخل و تولید و عرضه خودروهای قابل رقابت با انواع خارجی،
- ۴- نظارت بر رعایت استانداردهای ایمنی وسیله نقلیه در کارخانجات تولید کننده و وارد کننده،
- ۵- بررسی آمار و اطلاعات حوادث رانندگی جهت شناخت نقاط آسیب‌پذیر انواع وسایل نقلیه در تصادفات رانندگی،
- ۶- اعلام نقاط ضعف و قوت مشخصات فنی وسایل نقلیه به کارخانجات سازنده جهت رفع معایب خطر آفرین،
- ۷- پیگیری گسترش و توسعه مراکز معاینه فنی وسایل نقلیه سنگین،
- ۸- اعلام استانداردهای جهانی تولید خودرو به مراکز تولید و واردات خودرو،
- ۹- تعیین و اعلام مطالعات ایمنی مورد نیاز،
- ۱۰- تحلیل اقتصادی و کارایی اقدامات و راهکارهای پیشنهاد شده،
- ۱۱- ارائه طرح‌های لازم برای تأمین اعتبار و تحصیل منابعی که در اثر اجرای آنها منابع جدید کسب و یا در مصرف منابع موجود صرفه‌جویی می‌شود.

۳- کمیته مهندسی ایمنی راه

• **اعضاء کمیته:**

- به منظور تحت پوشش قرار دادن تمامی فعالیت‌های سازمان‌ها و نهادهای درگیر در زمینه مهندسی ایمنی راهها، اعضای این کمیته عبارتند از:
- ۱- رییس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای (رییس کمیته)،
 - ۲- نماینده پلیس راه کشور،
 - ۳- نماینده شرکت ساخت و توسعه راهها،
 - ۴- نماینده معاونت آموزش، تحقیقات و فناوری وزارت راه و ترابری،
 - ۵- نماینده وزارت کشور،
 - ۶- نماینده شهرداری تهران،
 - ۷- ۲ نفر متخصص (افراد علمی از دانشگاهها یا سازمان‌های تخصصی مربوطه).

• **محل کمیته:**

این کمیته در سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای تشکیل می‌شود.

• **رییس کمیته:**

رییس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای.

• **دبیر کمیته:**

مدیر کل دفتر ایمنی و ترافیک سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای.

• **وظایف کمیته:**

- ۱- تحلیل مشکلات و نارسایی‌های مربوطه، تنگناها و تعیین راهکارهای مشخص در خصوص مهندسی ایمنی راه،
- ۲- تعیین اهداف، راهبردها و شاخص‌های مناسب برای کاهش سوانح رانندگی مرتبط با حیطه تخصصی مربوطه،

- ۳- بررسی برنامه‌های وزارت راه و ترابری توسعه بهسازی و نگهداری راهها، ایمن‌سازی و حذف نقاط حادثه‌خیز در جاده‌ها،
- ۴- پیگیری مستمر بر نحوه نظارت مشاورین بر ساخت، نگهداری، بهسازی و بهره‌برداری از راهها،
- ۵- نظارت دقیق بر طراحی، جانمایی، نگهداری علایم و تجهیزات ایمنی در خصوص کلیه راهها،
- ۶- بررسی و تصمیم‌گیری عوامل اصلی وقوع تصادفات در نقاط حادثه‌خیز کشور و اعلام به نهادهای ذیربط جهت بهبود و رفع آن،
- ۷- تعیین و اعلام مطالعات ایمنی مورد نیاز،
- ۸- تحلیل اقتصادی و کارایی اقدامات و راهکارهای پیشنهاد شده،
- ۹- ارایه طرح‌های لازم برای تأمین اعتبار و تحصیل منابعی که در اثر اجرای آنها منابع جدید کسب و یا در مصرف منابع موجود صرفه‌جویی می‌شود.

۴- کمیته امداد و فوریت‌های پزشکی

• اعضاء کمیته:

- به منظور تحت پوشش قرار دادن تمامی فعالیت‌های سازمان‌ها و نهادهای درگیر در امر امداد و نجات جاده‌ای، اعضای این کمیته عبارتند از:
- ۱- نماینده وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی (رییس کمیته)،
 - ۲- نماینده سازمان امداد و نجات جمعیت هلال احمر،
 - ۳- نماینده پلیس راه کشور،
 - ۴- نماینده وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات،
 - ۵- نماینده سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای،
 - ۶- نماینده پزشکی قانونی کشور،
 - ۷- نماینده دبیرخانه کمیسیون ایمنی راهها،

۸- ۲ نفر متخصص (افراد علمی از دانشگاهها یا سازمانهای تخصصی مربوطه).

- محل کمیته:

این کمیته در وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی تشکیل می‌شود.

- رییس کمیته:

رییس اورژانس کشور.

- دبیر کمیته:

معاون اورژانس کشور.

- وظایف کمیته:

- ۱- تحلیل مشکلات و نارسایی‌های مربوطه، تنگناها و تعیین راهکارهای مشخص در خصوص امداد و نجات جاده‌ای،
- ۲- تعیین اهداف، راهبردها و شاخص‌های مناسب در حیطه تخصصی مربوطه،
- ۳- تدوین برنامه و گردشکار راه‌اندازی و عرضه خدمات امدادسانی در شبکه جاده‌ای کشور با هماهنگی وزارتخانه‌های کشور، بهداشت درمان و آموزش پزشکی، نیروی انتظامی و جمعیت هلال احمر،
- ۴- تهیه و تدوین شیوه نامه فعالیت‌های امداد و نجات حادثه دیدگان احتمالی در راهها،
- ۵- تهیه و تدوین شیوه نامه نحوه کمک به مجروحین و مصدومین ناشی از حوادث راهها،
- ۶- تهیه و تدوین شیوه نامه نحوه حمل و جابجایی مجروحین و مصدومین ناشی از حوادث راهها،
- ۷- تهیه و تدوین شیوه‌نامه نحوه استفاده از وسایل نقلیه برای جابجایی مجروحین و مصدومین ناشی از حوادث،

- ۸- هماهنگی با دستگاههای ذیربط اجرایی جهت تحت پوشش قرار دادن محورها به تجهیزات مخابراتی لازم،
- ۹- توسعه و تعلیم طرح‌های امداد رسانی به بخش خصوصی،
- ۱۰- ایجاد ارتباط منظم و منسجم بین دستگاههای مرتبط با امور امداد رسانی،
- ۱۱- پیگیری تجهیز پایگاههای امداد و نجات در راهها و توسعه آنها،
- ۱۲- رفع نیازمندی‌های زیربنایی در امور امداد و نجات جاده‌ای و تدوین برنامه‌های آنها،
- ۱۳- تعیین و اعلام مطالعات ایمنی مورد نیاز،
- ۱۴- تحلیل اقتصادی و کارایی اقدامات و راهکارهای پیشنهاد شده،
- ۱۵- ارایه طرح‌های لازم برای تأمین اعتبار و تحصیل منابعی که در اثر اجرای آنها منابع جدید کسب و یا در مصرف منابع موجود صرفه‌جویی می‌شود.

۵- کمیته آموزش و فرهنگ‌سازی

• اعضاء کمیته:

- به منظور تحت پوشش قرار دادن تمامی فعالیتهای سازمانها و نهادهای درگیر در آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی راهها، اعضای این کمیته عبارتند از:
- ۱- معاونت آموزش، تحقیقات و فناوری وزارت راه و ترابری (رییس کمیته)،
 - ۲- نماینده سازمان صدا و سیما،
 - ۳- نماینده دفتر حمل‌ونقل وزارت کشور،
 - ۴- نماینده دفتر ایمنی و ترافیک سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای،
 - ۵- نماینده راهنمایی و رانندگی ناجا،
 - ۶- نماینده پلیس راه،
 - ۷- نماینده وزارت آموزش و پرورش،
 - ۸- نماینده وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی،

۹- نماینده سازمان امداد و نجات جمعیت هلال احمر،

۱۰- نماینده وزارت علوم، تحقیقات و فناوری،

۱۱- ۲ نفر متخصص (افراد علمی از دانشگاهها یا سازمانهای تخصصی مربوطه).

• محل کمیته:

این کمیته در معاونت آموزش، تحقیقات و فناوری وزارت راه و ترابری تشکیل می‌شود.

• رییس کمیته:

معاون آموزش، تحقیقات و فناوری وزارت راه و ترابری.

• دبیر کمیته:

رییس بخش ایمنی پژوهشکده حمل‌ونقل.

• وظایف کمیته:

۱- تحلیل مشکلات و نارسایی‌های مربوطه، تنگناها و تعیین راهکارهای مشخص در خصوص آموزش و فرهنگ‌سازی،

۲- تعیین اهداف، راهبردها و شاخص‌های مناسب برای کاهش سوانح رانندگی مرتبط با حیطه تخصصی کمیته،

۳- بررسی برنامه‌های وزارتخانه‌های کشور، آموزش و پرورش، فرهنگ و ارشاد اسلامی، راه و ترابری، بهداشت درمان و آموزش پزشکی، علوم تحقیقات و فناوری، سازمان صدا و سیما و نیروی انتظامی در خصوص آموزش عمومی و تخصصی ترافیک،

۴- تهیه برنامه‌های میان مدت و بلند مدت در زمینه آموزش و افزایش آگاهی و فرهنگ‌سازی ایمنی راهها،

۵- ایجاد هماهنگی میان کلیه نهادها و دستگاه‌های مرتبط با آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی راهها،

- ۶- تهیه و تنظیم آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های مرتبط با آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی راهها،
- ۷- بررسی علل بروز سوانح ناشی از عامل انسانی و اتخاذ تدابیر لازم در خصوص آموزش و فرهنگ‌سازی،
- ۸- نظارت بر حسن اجرای مصوبات و تصمیمات اتخاذ شده در کلیه دستگاه‌های ذیربط با امر آموزش و فرهنگ‌سازی،
- ۹- بررسی و اظهارنظر گزارش ارزیابی عملکرد نهادها و دستگاه‌های ذیربط در امر آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی راهها،
- ۱۰- تعیین و اعلام مطالعات ایمنی مورد نیاز،
- ۱۱- تحلیل اقتصادی و کارایی اقدامات و راهکارهای پیشنهاد شده،
- ۱۲- ارائه طرح‌های لازم برای تأمین اعتبار و تحصیل منابعی که در اثر اجرای آنها منابع جدید کسب و یا در مصرف منابع موجود صرفه‌جویی می‌شود.

۳-۴. اهم فعالیت‌های کمیسیون

حاصل فعالیت‌های کمیسیون، تصویب دستورالعمل‌های اجرایی و ابلاغ آنها، تصویب طرح‌های مرتبط با فعالیت‌های هماهنگ مدیریت ایمنی بین دستگاهها و تصویب اجرای برنامه‌های مدیریت ایمنی رانندگی به شرح ذیل می‌باشد:

الف) اهم ابلاغیه‌های کمیسیون ایمنی راهها:

- ۱- ضوابط ارائه آمار و اطلاعات تصادفات راهها (جلسه سیزدهم ۸۵/۴/۳)
- ۲- طرح انسجام آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی راهها (جلسه چهاردهم ۸۵/۵/۷)
- ۳- طرح مدیریت هماهنگ عملیات رسیدگی به حوادث جاده‌ای- صحنه تصادف (جلسه هفدهم ۸۵/۹/۴)
- ۴- شاخص‌های اصلی عملکردی جهت بهبود ایمنی راهها به صورت پایدار (جلسه بیست و دوم ۸۶/۳/۱۲)

- ۵- راهبرد ملی ایمنی راههای ایران (جلسه سی و یکم مورخ ۸۸/۶/۳۱)
- ۶- شاخص‌های ارزیابی وضعیت ایمنی رانندگی در سطح ملی، استانی و دستگاہی (جلسه سی و یکم ۱۳۸۸/۶/۳۱)
- ۷- اقدامات مورد نظر جهت ارتقاء ایمنی راههای روستایی (جلسه سی و دوم ۸۸/۹/۲۲)

ب) اهم مصوبات کمیسیون ایمنی راهها:

- ۱- تصویب ساختار جدید کمیسیون ایمنی راهها و تشکیل کمیته‌های تخصصی کمیسیون ایمنی راهها شامل:
- کمیته عملیات ترافیکی و اجرای مقررات راهنمایی و رانندگی،
 - کمیته آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی راهها،
 - کمیته امداد و فوریت‌های پزشکی،
 - کمیته مهندسی ایمنی راه،
 - کمیته ناوگان.
- ۲- تصویب آیین‌نامه اجرایی کنترل ساعت کار مجاز رانندگان حمل و نقل باری و مسافری،
- ۳- تصویب و برگزاری اولین هفته ایمنی راه در تاریخ ۳ تا ۹ اردیبهشت سال ۱۳۸۶،
- ۴- تعیین تکلیف متولی حمل اجساد متوفیان تصادفات جاده‌ای،
- ۵- تصویب ایجاد فرکانس مشترک بین پلیس راه، سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، اورژانس کشور و سازمان امداد و نجات هلال احمر،
- ۶- تصویب لزوم ایجاد سیستم ثبت سوابق برای رانندگان حرفه‌ای و طبقه‌بندی جرایم و سوابق برخورد،
- ۷- تصویب ساختار کمیته‌های استانی کمیسیون ایمنی راهها جهت ابلاغ،
- ۸- تصویب طرح‌های ویژه نوروزی،
- ۹- تصویب طرح‌های ویژه تابستانی،
- ۱۰- تصویب طرح‌های ویژه زمستانی،

- ۱۱- ایجاد کمیته بررسی طرح کاربردی کاهش تصادفات و تلفات جاده‌ای،
- ۱۲- تصویب تجهیز وسایل نقلیه پلیس راه، مراکز اورژانس و عوامل وزارت راه و ترابری به سیستم ^۱GPS،
- ۱۳- تصویب تشکیل کارگروه آمار و اطلاعات و پیگیری سیستم ثبت اطلاعات تصادفات کشور،
- ۱۴- تصویب کلیات برگزاری کنفرانس بین‌المللی ایمنی،
- ۱۵- تصویب کلیات فعالیت‌ها و اولویت‌های کمیسیون ایمنی استانی،

ج- اهم برنامه‌های مدیریت ایمنی

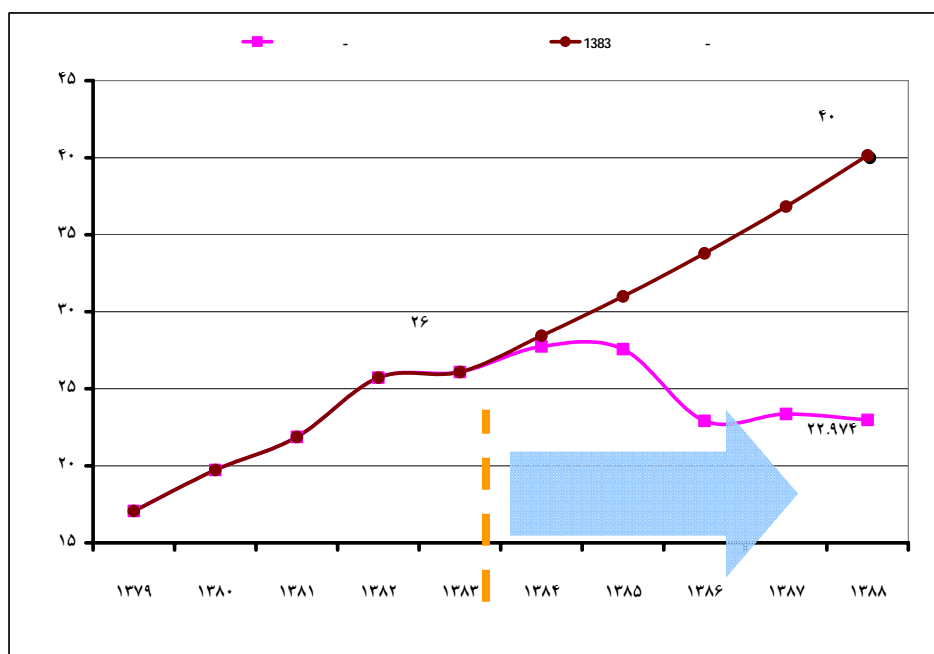
- ۱- طراحی و راه‌اندازی سایت اطلاع‌رسانی کمیسیون ایمنی راهها،
- ۲- برگزاری سمینار تخصصی بهمن و راهکارهای جلوگیری از وقوع آن،
- ۳- هماهنگی و پیگیری برگزاری سمینار تخصصی ریزش سنگ و شیروانی‌ها،
- ۴- شرکت فعال در نخستین کنفرانس بین‌المللی ایمنی راه،
- ۵- بررسی "نحوه برخورد قانونی در خصوص رانندگی تحت مصرف مواد مخدر و الکل"،
- ۶- ارائه گزارش‌های بررسی مقایسه‌ای وضعیت تصادفات رانندگی به صورت ماهانه و سالانه،
- ۷- تهیه پیش‌نویس مصوبه برگزاری هفته ایمنی،
- ۸- تهیه راهکارهای ایمنی حمل‌ونقل و کاهش تصادفات رانندگی و ارسال آن به هیأت دولت،
- ۹- تهیه پیش‌نویس طرح کاربردی کاهش تصادفات و تلفات جاده‌ای،
- ۱۰- تهیه پیش‌نویس لایحه حفظ و ارتقای سلامت آحاد جامعه و کاهش مخاطرات تهدید کننده سلامتی و پیگیری روند تصویب آن در کمیسیون‌های تخصصی هیأت دولت،

- ۱۱- تهیه و پیگیری ساختار مربوط به کمیته‌های ایمنی استان‌ها توسط دبیرخانه کمیسیون ایمنی،
- ۱۲- پیگیری فعالیت کمیته‌های تخصصی کمیسیون و عملکرد آنها از سوی دبیرخانه کمیسیون،
- ۱۳- پیگیری تهیه طرح جامع ایمنی راهها،
- ۱۴- پیگیری موضوع پروژه ملی ارتقاء ایمنی راههای کشور (پروژه بانک جهانی) و برگزاری جلساتی با کارشناسان شرکت مشاور و واحد مدیریت پروژه،
- ۱۵- تهیه مدل نهایی مربوط به برآورد هزینه‌های ناشی از تصادفات درون‌شهری،
- ۱۶- برگزاری همایش در خصوص طرح جامع ایمنی حمل‌ونقل،
- ۱۷- تهیه گزارش‌های بررسی مقایسه‌ای وضعیت تصادفات رانندگی به طور دوره‌ای،
- ۱۸- مشارکت فعال در تهیه آیین‌نامه مدیریت ایمنی حمل‌ونقل و سوانح رانندگی،
- ۱۹- پیگیری فعال‌سازی کمیته‌های استانی به عنوان کمیسیون‌های اجرایی در سطح استان.

۳-۵. اثربخشی اقدامات کمیسیون از سال ۱۳۸۲

از آغاز به کار کمیسیون ایمنی راههای کشور تاکنون با برنامه‌ریزی و همکاری میان دستگاهها و پیگیری و تلاش مستمر کارشناسان و مسئولان تصمیمات مهمی اخذ و اقدامات مؤثری صورت گرفته است. در نتیجه این اقدامات به رغم افزایش تعداد وسایل نقلیه (رشد دو و نیم برابری وسایل نقلیه از سال ۱۳۷۸ تاکنون) و متقاضیان اخذ گواهینامه و رشد متوسط سالیانه ۲۰٪ سفرها در سال‌های اخیر، روند افزایشی تعداد تلفات ناشی از تصادفات رانندگی کنترل و خوشبختانه کاهش نسبی تعداد متوفیان ناشی از تصادفات رانندگی در این دوره حاصل شده است. با ادامه روند افزایشی تلفات رانندگی دوره سوم برنامه توسعه، انتظار می‌رفت، بیش از ۴۰ هزار نفر از هموطنان در سال ۱۳۸۸ قربانی حوادث رانندگی شوند. اما با پیشگامی وزارت راه و ترابری در تأسیس کمیسیون

ایمنی راهها و تلاش‌های اعضای کمیسیون و دستگاههای ذیربط، تعداد تلفات تصادفات رانندگی در سال ۱۳۸۸ نسبت به سال ۱۳۸۲ بیش از ۴۲٪ کاهش داشته است، که نشان از به بار نشستن زحمات سازمان‌های عضو کمیسیون و مسؤول در امر ایمنی رانندگی می‌باشد، شکل (۳-۴). همچنین با توجه به شاخص‌های بین‌المللی مطرح در ارزیابی وضعیت ایمنی رانندگی که در بخش دوم به تفصیل به آنها اشاره شد، موفقیت چشمگیری در بهبود وضعیت ایمنی رانندگی حاصل شده است. (نمودارهای ۲-۷ و ۲-۸)



شکل ۳-۴: روند تلفات رانندگی تا سال ۱۳۸۸ بعد از آغاز به کار کمیسیون.

توجه ۱: در دوره برنامه سوم توسعه (۷۹-۸۳) رشد متوسط سالیانه تلفات برابر $۸/۸۶$ ٪ بوده است. خوشبختانه در دوره برنامه چهارم توسعه (۸۴ تا ۸۸) به طور متوسط سالیانه $۳/۷$ ٪ کاهش تلفات حاصل شده است (یعنی رشد $۳/۷$ -). به عبارت دیگر از ۲۷۷۴۶ کشته در سال ۱۳۸۴ به ۲۲۹۷۴ کشته در سال ۱۳۸۸ کاهش داشته‌ایم که موفقیت قابل توجهی می‌باشد- جدول (۳-۱).

جدول ۳-۱: مقایسه روند رشد تلفات تصادفات رانندگی در طول دو برنامه سوم و چهارم توسعه.

سال	متوسط تغییرات سالیانه تعداد متوفیان حوادث رانندگی		
۱۳۷۹	۱۰/۲	متوسط رشد سالیانه متوفیان در دوره پنج ساله برنامه سوم	→ +۵/۷۵
۱۳۸۰	۱۵/۶		
۱۳۸۱	۱۰/۹		
۱۳۸۲	۱۷/۶		
۱۳۸۳	۱/۴		
۱۳۸۴	۶/۴	متوسط رشد سالیانه متوفیان در دوره پنج ساله برنامه چهارم	→ -۳/۷۰
۱۳۸۵	-۰/۶		
۱۳۸۶	-۱۶/۹		
۱۳۸۷	+۱/۹		
۱۳۸۸	-۱/۷		

توجه ۲: در خصوص تغییر شاخص بین‌المللی تعداد کشته به ده هزار وسیله نقلیه موجود کشور شاهد کاهش شدید این شاخص در ۵ سال گذشته بوده‌ایم، جدول (۳-۲).

جدول ۳-۲: تغییرات شاخص کشته به ده هزار وسیله نقلیه در طول برنامه چهارم توسعه.

ردیف	سال	شاخص کشوری	درصد تغییرات
۱	۱۳۸۴	۱۸/۸	-
۲	۱۳۸۵	۱۷/۳	-۸/۰
۳	۱۳۸۶	۱۳/۴	-۲۲/۵
۴	۱۳۸۷	۱۲/۸	-۴/۵
۵	۱۳۸۸	۱۱/۹	-۷/۰

۳-۶. چکیده مصوبات و موضوعات مطرح شده در جلسات کمیسیون

پس از ابلاغ تشکیل کمیسیون ایمنی راهها توسط هیئت دولت، وزارت راه و ترابری با همکاری سایر سازمان‌ها به تشکیل منظم جلسات و پیگیری مصوبات جلسات اقدام نمود. نتایج برگزاری این جلسات بیش از ۶۰ مصوبه و اقدام است که به صورت ابلاغ دستورالعملها و آیین‌نامه‌های اجرایی، اقدامات مدیریت هماهنگ ایمنی و تصویب برگزاری طرح‌های ویژه تهیه و به دستگاهها ابلاغ شده است.



شکل ۳-۷: تصویری از جلسه کمیسیون ایمنی راهها.

توجه: دبیرخانه کمیسیون ایمنی راهها از سال ۱۳۸۲ الی ۱۳۸۴ در سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای مستقر بوده و بعد از آن به معاونت آموزش، تحقیقات و فناوری در وزارت راه و ترابری منتقل گردید. لذا جلسات شماره ۱ الی ۹ کمیسیون ایمنی در سازمان راهداری برگزار گردیده است.

مصوبات جلسه یکم

تاریخ تشکیل جلسه: ۸۲/۴/۳

۱- مقرر گردید کمیته‌ای تحت عنوان کمیته آمار و اطلاعات تصادفات با مدیریت وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی و با حضور سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور، سازمان پزشکی قانونی و راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی تشکیل و نسبت به ایجاد هماهنگی و تأمین جامعیت لازم در نظام ثبت اطلاعات تصادفات، متوفیان و مجروحین و تهیه بانک اطلاعاتی در این خصوص اقدام گردد.

۲- مقرر گردید کمیته‌های کارشناسی ثابت و موقت تشکیل و به همین منظور کلیه دستگاه‌های ذیربط پیشنهادات خود را با ترکیب اعضا به دبیرخانه اعلام نمایند.

۳- مقرر گردید وزارت آموزش و پرورش برنامه‌های در دست اقدام و آتی خود را در زمینه‌های مختلف از جمله نحوه درج مطالب مربوط به تصادفات جاده‌ای در کتابهای درسی، نحوه آموزش مربیان، دانش آموزان و همچنین ایمن‌سازی مدارس از ابعاد مختلف، به ویژه مدارس حاشیه جاده‌ها، تدوین ضوابط ایمنی برای ساخت مدارس و غیره را در جلسه بعد به اعضای محترم کمیسیون ارایه کند.

مصوبات جلسه دوم

تاریخ تشکیل جلسه: ۸۲/۶/۴

۱- مقرر گردید مطابق ماده ۵ آیین‌نامه تشکیل کمیسیون ایمنی راهها کشور (مصوب هیأت محترم وزیران) میزان اعتبارات لازم را برای انجام اقدامات ایمنی مربوط به خود را حداکثر تا پایان شهریور ماه به دبیرخانه ارسال تا پس از طرح در کمیسیون اصلی به سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور ارسال تا در قانون بودجه پیش‌بینی گردد.

۲- به منظور جمع‌بندی نظرات و پیشنهادات اعضاء در خصوص مسائل امداد رسانی در راههای کشور مقرر گردید لایحه طرح امداد و نجات جاده‌ای تهیه شده توسط

- سازمان حمل و نقل و پایانه های کشور از طریق دبیرخانه برای کلیه اعضای کمیسیون (جهت اظهار نظر) ارسال گردد.
- ۳- مقرر گردید تجهیز تمامی وسایل نقلیه اعم از اتوبوس، مینی بوس و کامیون به کمربند ایمنی توسط کارخانجات خودروسازی از اول ابان ماه ۱۳۸۲ اجباری شود. علاوه بر این مقرر شد برنامه زمان بندی تجهیز کلیه وسایل نقلیه موجود به کمربند ایمنی و نظارت بر اجرای آن در کمیته خودرو که به عنوان یکی از کمیته های تحت نظر کمیسیون تشکیل خواهد شد، مورد بررسی قرار گرفته و جهت تصویب به کمیسیون ارایه گردد.
- ۴- مقرر گردید طرح وزارت آموزش و پرورش در خصوص گنجانیدن موضوعات ایمنی در کتب درسی در اختیار دبیرخانه قرار گرفته تا برای بقیه اعضای کمیسیون ارسال گردد.
- ۵- مقرر گردید دبیرخانه کمیسیون تشکیلات دائمی و مناسبی برای انجام و پیگیری مستمر فعالیت های دبیرخانه اعم از جمع بندی اطلاعات، انجام مطالعات و رایزنی های مداوم با بخش های مختلف در سازمان حمل و نقل و پایانه های کشور دایر نماید.
- ۶- مقرر گردید کلیه طرح های مطالعاتی، آمار و اطلاعات مختلف درخصوص ایمنی به صورت یک بانک اطلاعاتی جامع در دبیرخانه تهیه و در داخل یک وب سایت طراحی شده برای این منظور گنجانده شود که این سایت نیز به وب سایت وزارت راه و ترابری متصل گردد.
- ۷- مقرر گردید هر یک از دستگاه های عضو، هسته یا تشکیلات مشخصی برای انجام و پیگیری امور مربوط به ایمنی حمل و نقل جاده ای تشکیل داده و گزارش آن را به دبیرخانه ارایه کند.
- ۸- پیرو تصویب تشکیل کمیته آمار و اطلاعات در اولین جلسه کمیسیون، مقرر گردید کمیته فرهنگ و آموزش ایمنی به ریاست سازمان صدا و سیمای جمهوری

اسلامی ایران و عضویت وزارت آموزش و پرورش، راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی، وزارت کشور، سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور و جمعیت هلال احمر تشکیل شود.

مصوبات جلسه سوم تاریخ تشکیل جلسه: ۸۲/۷/۲۲

۱- با توجه به اینکه کمیته بررسی سوانح در بخش‌های مختلف حمل و نقل اعم از هوایی و ریلی و دریایی وجود دارد، مقرر گردید دستورالعمل تشکیل کمیته بررسی سوانح حمل و نقل جاده‌ای در استان‌ها نیز توسط سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور با همکاری معاونت راهداری تهیه و در جلسه بعدی کمیسیون مورد بررسی و تصویب قرار گیرد.

۲- مقرر گردید دستورالعمل تشکیل کمیته ای به نام کمیته ایمن‌سازی راهها توسط سازمان حمل و نقل پایانه‌های کشور با همکاری معاونت راهداری تهیه و در جلسه بعدی کمیسیون مورد بررسی و تصویب قرار گیرد.

۳- سومین کمیته فرعی کمیسیون اصلی تحت عنوان کمیته خودرو با ترکیب اعضای ذیل مورد تصویب قرار گرفت.

دبیرخانه : سازمان حمل و نقل پایانه‌های کشور
اعضاء :

- وزارت صنایع و معادن (مؤسسه استاندارد صنعتی ایران)
- سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور
- وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی
- معاونت راهنمایی و رانندگی ناجا
- سازمان حفاظت محیط زیست (مدعو)

۴- چهارمین کمیته فرعی کمیسیون اصلی تحت عنوان کمیته امداد جاده‌ای با ترکیب اعضای ذیل مورد تصویب قرار گرفت. شایان ذکر است که در حال حاضر

کمیسیونی در معاونت راهنمایی و رانندگی ناجا تحت عنوان شورای هماهنگی امداد و نجات ۱۱۰ در حال فعالیت می باشد، لذا مقرر گردید همان کمیته با گرایش کلی تری به موضوع یعنی امداد جاده‌ای که فعالیت‌های امداد و نجات ۱۱۰ نیز یکی از مصادیق آن خواهد بود، تغییر ساختار و به فعالیت مناسب خود ادامه دهد.

دبیرخانه : معاونت راهنمایی و رانندگی ناجا

- وزارت صنایع و معادن
 - سازمان صدا و سیما جمهوری اسلامی ایران
 - سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور
 - نیروی انتظامی
 - شرکت مخابرات ایران
 - مرکز حوادث و فوریت‌های پزشکی کشور
 - سازمان امداد و نجات جمعیت هلال احمر
- ۵- با عنایت به اینکه وزارت راه و ترابری طرح تشکیل شورای ملی ایمنی را پیگیری و کلیات آنرا در برنامه چهارم توسعه ارائه کرده است، مقرر شد حداکثر ظرف ۲ ماه جلسات مربوط به تنظیم آن با حضور نمایندگان اعضای کمیسیون ایمنی در وزارت کشور تشکیل و جمع‌بندی نتایج حاصله به دبیرخانه کمیسیون ایمنی راههای کشور ارائه گردد.
- ۶- مقرر شد کمیته‌های فرعی کمیسیون حداقل دو هفته یکبار و با حضور رییس کمیته مذکور که از اعضای اصلی کمیسیون می باشد، تشکیل و اعضای کمیته‌ها نیز حداقل در حد مدیرکل ذیربط از دستگاه مربوطه در جلسات حضور داشته باشند.

مصوبات جلسه چهارم

تاریخ تشکیل جلسه: ۸۳/۲/۹

۱- مقرر گردید کمیته کاری مشترک متشکل از نمایندگان معاونت راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی، سازمان حمل و نقل پایانه های کشور و وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی جهت یکپارچه سازی نظام ثبت اطلاعات تصادفات و کلیه شاخص های مربوط به آن و همچنین تهیه نرم افزار جامعی برای این منظور و در راستای دستیابی به یک شبکه *online* تشکیل و شروع بکار نماید و حسب دستور وزیر محترم راه و ترابری اقدامات پیاده سازی سیستم در کل کشور پیگیری گردد.

۲- مقرر گردید گزارش های مربوط به پروژه مطالعاتی آموزش ترافیک به شهروندان که توسط وزارت کشور با هماهنگی دانشگاه علم و صنعت ایران تهیه گردیده است، به معاونت آموزش و تحقیقات و فناوری وزارت راه و ترابری ارسال تا پس از ارزیابی و بررسی لازم در دستور کار کمیته آموزش و فرهنگ سازی قرار گرفته و اقدامات اجرایی آن پیگیری گردد.

مصوبات جلسه پنجم

تاریخ تشکیل جلسه: ۸۳/۳/۱۲

۱- موضوع امداد و نجات پس از بروز تصادف در جاده های کشور به طور مشروح مورد بحث و بررسی و موارد زیر مورد تصویب قرار گرفت:

۱-۲- با توجه به حضور اولیه مأموران پلیس راه در صحنه تصادف مقرر گردید فرماندهی و نظارت بر هدایت ترافیک و امداد و نجات جاده ای پس از بروز تصادفات در جاده های کشور به عهده پلیس راه قرار داده شود. در خصوص تأمین اعتبارات مورد نیاز به منظور خرید تجهیزات و تأمین نیروی انسانی لازم نیز مسئولیت انجام بررسی و تهیه طرح بر عهده سازمان امداد و نجات جمعیت هلال احمر ایران محول گردید.

۲-۲- از آنجا که تجهیزات آتش‌نشانی در شهرها می‌توانند در فعالیت امداد و نجات به کار گرفته شوند، مقرر شد بخشنامه از طرف وزیر محترم کشور به کلیه شهرداری‌ها ارسال و مسئولیت امداد و نجات جاده‌ای در حریم قانونی شهرها به سازمان‌های آتش‌نشانی شهر مربوطه محول گردد. مسئولیت انجام این بند به عهده معاونت هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور بوده و مقرر گردید موضوع ابلاغیه حداکثر به مدت ۲۰ روز پس از برگزاری جلسه به کلیه شهرداریها منعکس شود.

۲- به منظور ایجاد نظام و سیستم یکپارچه جمع‌آوری و ثبت و پردازش اطلاعات تصادفات در جاده‌های کشور مقرر گردید ضمن ادامه فعالیت‌های در حال انجام موضوعات زیر نیز به مرحله اجرا گذارده شود.

۳-۱- توسعه سیستم تلفنی موبایل و تأمین پوشش مذکور در کلیه جاده‌های کشور توسط وزارت ارتباطات و فن‌آوری اطلاعات.

۳-۲- تعمیم تلفن امداد ۱۱۰ به منظور برقراری ارتباطات تلفنی در کلیه محورهای مواصلاتی کشور و حذف تلفنهای امدادی متعدد دیگر نظیر اورژانس و سایر موارد توسط وزارت ارتباطات و فن‌آوری اطلاعات.

۳-۳- تهیه نرم‌افزار مناسب با قابلیت ثبت تماسهای واصله با تلفن امدادی ۱۱۰ و نیز ضبط و ربط اقدامات انجام شده درخصوص امدادسانی با ذکر جزئیات در نرم‌افزار مذکور و فراهم آوردن امکان لازم به منظور اخذ گزارش مورد نیاز برای جمع‌آوری و تحصیل اطلاعات تصادفات جاده‌ای کشور و تعیین نرخ تلفات و جراحات ناشی از سوانح رانندگی توسط سازمان حمل‌ونقل و پایانه‌های کشور.

۳-۴- فراهم آوردن ساختار لازم در کلیه بیمارستانهای کشور به منظور اتصال سیم نرم‌افزاری فوق به مراکز درمانی با هدف تعیین وضعیت حادثه دیدگان سوانح رانندگی پس از اعزام به بیمارستان و طی مراحل درمانی و ثبت و ضبط سرنوشت درمانی ایشان توسط وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی.

۳- وزارت ارتباطات و فن آوری اطلاعات متعهد گردید که در خصوص ایجاد پوشش همه گیر مخابراتی در محورهای اصلی مواصلاتی کشور تسریع نموده و گزارش اقدامات انجام شده را در جلسه قبل از پایان شهریور ماه سالجاری ارایه نماید.

مصوبات جلسه ششم تاریخ تشکیل جلسه: ۸۳/۴/۳۰

- ۱- با توجه به فعالیت های کشورهای پیشرفته در اجرای برنامه های ایمنی حمل و نقل مقرر شد، سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای فراهم نمودن زمینه بهره گیری از توان تخصصی و دانش فنی مشاورین کشورهای پیشرفته را با همکاری مشاوران داخلی برای تدوین طرح ها و برنامه های بلند مدت مورد پیگیری قرار دهد.
- ۲- با توجه به وضعیت فنی وسایل نقلیه ساخته شده در کشور و سوانحی که به دلیل مسائل ایمنی نقلیه رخ داده است، مقرر گردید مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران بررسی و تدابیر لازم را در خصوص رعایت مسائل ایمنی استاندارد وسایل نقلیه در کشور با همکاری سایر دستگاه های ذیربط اتخاذ نماید.

مصوبات جلسه هفتم تاریخ تشکیل جلسه: ۸۳/۱۲/۱۱

- ۱- تدوین لایحه تشکیل شورای ملی ایمنی حمل و نقل راهها و اعمال تغییرات زیر به ریاست معاون اول رئیس جمهور و عضویت دستگاه های ذی مدخل در امور ایمنی حمل و نقل راهها که در ماده ۲ لایحه پیشنهادی مورد بررسی قرار گرفته است.
 - ۱-۱- عنوان کمیسیون در متن پیشنهادی به شورا تغییر یابد.
 - ۱-۲- قوه قضائیه، سازمان تأمین اجتماعی و مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران هم به دستگاه های ذیربط اضافه گردند.
 - ۱-۳- به منظور شمولیت اقدامات در بخش های حمل و نقل برون شهری و درون شهری کلمه راه به آخر کلمه حمل و نقل در متن لایحه اضافه شود.

- مقرر گردید، معاونت آموزش، تحقیقات و فناوری وزارت راه و ترابری، وزارت رفاه و تأمین اجتماعی را بررسی نموده و اگر قانوناً وظایفی در مورد ایمنی به عهده آن وزارت باشد نام وزارت رفاه و تأمین اجتماعی نیز در لایحه اضافه شود.
- ۲- تمام اقدامات و فعالیت‌هایی که در کمیسیون ایمنی راههای کشور به عنوان راهکارهای اجرایی مورد تصویب قرار گرفته‌اند با ملحوظ نمودن تغییرات زیر در قالب تصویب نامه هیأت محترم وزیران تدوین و از طریق وزارت راه و ترابری جهت سیر مراحل استصوابی به هیأت محترم وزیران ارسال گردد.
- ۱-۲- مقرر گردید تعاریف، شاخص‌ها و مراجع رسمی اعلام آمارها در متن تصویب نامه هیأت دولت گنجانده شود.
- ۲-۲- اهداف کمی بر اساس آخرین آمار به هنگام شده، اصلاح گردد.
- ۳-۲- تغییرات زیر در ماده ۳ متن پیشنهادی اصلاح گردد.
- ۲-۳-۱- در بند (الف) بحث آموزش شامل مواردی همچون نیروهای نظارتی، مجریان، مربیان و سایر رانندگان نیز باشد.
- ۲-۳-۲- در مورد بند (ب و د) و سایر بندهای مربوط به اعتبارات، سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی با برگزاری نشست‌هایی با دستگاههای مختلف ذی‌ربط و اشاره شده در این لایحه در چارچوب برنامه چهارم توسعه کشور و با اولویت‌های ایمنی، اعتبارات و نیازمندی‌های مالی را تأمین نماید.
- ۲-۳-۳- در بند (و) در کنار ایمن‌سازی محوطه مقابل پاسگاههای پلیس راه، بهبود و بهسازی کیفیت، نوسازی و بازسازی تعمیر، توسعه و تجهیز پاسگاههای پلیس راه کشور هم منظور گردد.
- ۲-۴- تغییرات زیر در ماده ۴ متن پیشنهادی اعمال گردد:
- در بند (الف) بجای عبارت "عابران" از عبارت "کاربران" استفاده شود.
- ۲-۵- تغییرات زیر در ماده ۵ متن پیشنهادی اعمال گردد.
- ۲-۵-۱- در بند (ب) مورد مربوط به نیروی انسانی به صورت ذیل تصحیح گردد:

شهرها و فرماندهی پلیس راه کشور را بنا به پیشنهاد نیروی انتظامی ج.ا.ا اصلاح نماید.

۲-۵-۲- در بند (ج) مرکز فوریت‌های پزشکی کشور و وزارت کشور و در بند (د) سازمان پزشکی قانونی و جمعیت هلال احمر جمهوری اسلامی ایران اضافه شود.

۲-۵-۳- بندهای زیر در متن پیشنهادی اضافه شوند.

"رانندگان که از صدور گواهینامه آنها کمتر از یکسال و به صورت آزمایشی می-باشند حق ورود به جاده‌های برون‌شهری را ندارند".

"کنترل‌های دوره‌ای سلامت، مهارت و صلاحیت رانندگان سیستم حمل‌ونقل عمومی بعد از اخذ گواهینامه صورت گیرد"

۳- تغییرات زیر در ماده ۶ متن پیشنهادی اعمال گردد.

۶-۱- بند (الف) به صورت زیر اصلاح گردد:

الف) آموزش معلمان، مربیان، مدیران و دانش‌آموزان کشور در زمینه مسائل ایمنی و تهیه و تولید برنامه‌های آموزشی و کمک آموزشی توسط وزارت آموزش و پژوهش با همکاری وزارت کشور، وزارت راه و ترابری، جمعیت هلال احمر جمهوری اسلامی ایران، سازمان صدا و سیما و نیروی انتظامی ج.ا.ا ظرف مدت یکسال

۶-۲- بند (ب) به صورت زیر اصلاح گردد.

ب: وزارت بهداشت و درمان و آموزش پزشکی نسبت به تدوین ضوابط احراز سلامت جسمی و روانی متقاضیان گواهینامه رانندگی و آموزش پزشکان ارزیابی کننده و راه‌اندازی شبکه *online* اطلاعات مرتبط با تصادفات منجر به بستری و مرگ در سراسر کشور با همکاری راهنمایی و رانندگی، وزارت راه و ترابری، وزارت کشور و شرکتهای بیمه‌ای اقدام نماید.

۶-۳- بند (ج) بشرح ذیل اصلاح گردد.

ج: ایجاد رشته تخصصی ایمنی حمل و نقل در دانشگاهها و مراکز آموزش عالی توسط وزارت علوم، تحقیقات و فناوری با همکاری وزارت کشور، وزارت راه و ترابری و سایر وزارتخانه‌های ذی ربط.

۶-۴- بند (د) بشرح ذیل اصلاح گردد:

د: تهیه و اجرای طرح جایگزینی وسایل نقلیه فرسوده توسط سازمان محیط زیست با همکاری وزارت کشور، وزارت راه و ترابری، وزارت صنایع و معادن، وزارت نفت، نیروی انتظامی ج.ا.ا و سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور ظرف یکسال.

۶-۵- بند (ه) بشرح ذیل اصلاح گردد:

ه (مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی نسبت به تدوین استانداردهای ایمنی وسایل نقلیه ظرف یکسال و نظارت بر کارخانجات داخلی ساخت وسایل نقلیه در جهت رعایت استانداردهای مذکور و الزام واردکنندگان خودرو به دریافت تأییدیه استانداردهای یاد شده اقدام نماید.

۶-۶- در بند (و) نصب تلفنهای اضطراری GSM در کنار جاده در هر ۵ کیلومتر با احداث توقفگاه و پارکنینگ نیز اضافه گردد.

۶-۷- بند (ز) به صورت زیر اصلاح گردد:

ز: جمعیت هلال احمر ج.ا.ا نسبت به احداث پایگاههای امداد و نجات جاده‌ای و حمل قربانیان تصادفات، پاکسازی صحنه تصادف، کمک به در راه‌ماندگان و همچنین آموزش کمک‌های اولیه در تصادفات به پرسنل امداد رسانی در طول برنامه چهارم توسعه با همکاری وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی و وزارت راه و ترابری اقدام نماید.

۶-۸- بندهای زیر در متن ماده ۶ اضافه گردد:

۶-۸-۱- مرکز اورژانس کشور موظف است نسبت به احداث پایگاههای جدید اورژانس جاده‌ای در راههای کشور حداقل بمیزان ۰.۵٪ پایگاههای موجود، تریاژ و ارایه خدمات فوریت‌های پزشکی به مصدومین سر صحنه و انتقال مجرومین با

همکاری وزارت راه و ترابری و جمعیت هلال احمر جمهوری اسلامی ایران اقدام نماید.

۶-۸-۲- شورای عالی بیمه موظف است:

- به منظور کاهش تخلفات تصادف با بهره‌گیری از اطلاعات ثبت شده در سیستم تصادفات پلیس، در خصوص تخلفات و تصادفات مربوطه نسبت به افزایش تعرفه‌های خود برای رانندگان متخلف و سیاست‌های تشویقی برای سایرین اقدام نماید.

- به منظور کاهش تراکم و تصادفات ناشی از تصادفات قبلی نسبت به افزایش مبلغ خسارت ناشی از تصادفات بدون ارایه گزارش پلیس تا سقف ۱/۵ میلیون ریال در راههای برون‌شهری و تا سقف یک میلیون ریال در راههای درون‌شهری اقدام نماید.

۶-۸-۳- سازمان صدا و سیمای جمهوری اسلامی ایران موظف است به منظور ارتقای فرهنگ و افزایش آگاهی‌های عمومی برای رعایت قوانین و مقررات و توسعه رفتارهای صحیح ترافیکی، قوانین و مقررات مذکور را در تهیه و پخش برنامه‌ها رعایت نماید. و جهت ارتقاء کیفیت اطلاع رسانی در زمینه ایمنی راهها از جمله اینکه که با کمک و همکاری سایر دستگاههای ذی‌ربط نسبت به راه‌اندازی یک رادیو بنام رادیو امداد و یا هر عنوانی که مرتبط با ایمنی راه اقدام نماید.

مصوبات جلسه هشتم تاریخ تشکیل جلسه: ۸۴/۴/۹

۱- با توجه به ارزیابی عملکرد دستگاههای اجرایی، دستاوردهای کمیسیون ایمنی راههای کشور در کنترل و مهار تصادفات رانندگی در ماه‌های اخیر به شرح ذیل عنوان گردید:

۱-۱- یکسان‌سازی تعاریف و مراجع قانونی اعلام آمار مربوط به حوادث رانندگی

- ۲-۱- هماهنگی و همکاری فی ما بین کلیه دستگاههای اجرایی ذی‌مدخل در امور مربوط به ایمنی حمل‌ونقل
- ۳-۱- مدیریت واحد ایمنی حمل‌ونقل
- ۴-۱- حضور مؤثر عوامل نیروی انتظامی در طول شبکه راهها و مدیریت حوادث ترافیکی
- ۲- با توجه به نقش میزان جرائم تخلفات رانندگی و نیز مکانیزم برخورد با متخلفین در کاهش تخلفات رانندگی و نیز اصلاح رفتار رانندگان، مقرر گردید مطالعات و بررسی‌های علمی در خصوص موضوع، توسط معاونت راهنمایی و رانندگی ناجا با همکاری معاونت آموزش، تحقیقات و فناوری وزارت راه و ترابری انجام و نتایج آن به کمیسیون ارایه گردد.

مصوبات جلسه نهم تاریخ تشکیل جلسه: ۸۴/۵/۱۰

- ۱- در بخش اول جلسه، آقای دکتر طیبی از سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای به ارایه طرح نصب سیستم‌های *ITS*^۱ در محور پایلوت محور قزوین - رشت متضمن موضوعات، تعریف *ITS* و هدف از بکارگیری آن در شبکه راههای کشور، انتخاب رویکرد و تعیین محور پایلوت، تدوین متدولوژی طرح و زمانبندی اجرای آن، یافته‌های ناشی از ورود اطلاعات فرم‌های تصادفات، مکانیزم ارزیابی و آسیب‌شناسی تصادفات و چگونگی و نحوه تفکیک دلایل بروز تصادفات، فرآیند تصمیم‌گیری برای چگونگی توسعه سیستم‌های *ITS* و نتایج حاصله پرداختند که موارد پیشنهادی ذیل جهت بررسی در کمیسیون ایمنی راههای کشور ارایه گردید.
- الف) انجام تحقیق و مطالعات بر روی تعیین میانگین هزینه جراحات ناشی از تصادفات رانندگی در کشور

1. Intelligent Transportation System: ITS

- ب) پرداخت خسارات ناشی از تصادفات جاده‌ای تا سقف ۵/۰۰۰/۰۰۰ ریال بدون ترسیم کروکی تصادف توسط شرکت‌های بیمه
- ج) بکارگیری حفاظ‌های طولی در محور رشت جهت جلوگیری از ۶٪ از حوادث رانندگی ناشی از واژگونی و سقوط به دره
- د) سرمایه‌گذاری جهت توسعه سیستم‌های حمل‌ونقل هوشمند با محوریت ایمنی
- ۲- با توجه به مشکلات مطروحه توسط جمعیت هلال احمر مبنی بر عدم وجود تسهیلات ارتباطی و امکان برقراری ارتباط در تعدادی از پایگاه‌های آن جمعیت، مقرر گردید وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات نسبت به بررسی موضوع و همکاری در جهت ایجاد بسترهای مناسب برای بکارگیری تلفن‌های همراه و بی-سیم در نقاط کور جاده‌های کشور تا پایان سال ۸۴ اقدام نماید.
- ۳- در راستای موضوعات مطروحه توسط معاونت محترم سلامت وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی در خصوص تجربیات و اقدامات مؤثر کشورهای توسعه یافته در مهار و کنترل حوادث ترافیکی، مقرر گردید با توجه به اینکه اقدامات و برنامه‌های اجرایی عمدتاً در دو بخش کوتاه مدت و بلند مدت در قالب طرح‌های زیربنایی و ضربتی تعریف می‌گردند، لازم است تا در بخش اقدامات کوتاه مدت نیز نسبت به تدوین و اجرای طرح‌های ضربتی خصوصاً در زمینه وظایف معاونت راهنمایی و رانندگی و پلیس راه کشور اقدام گردد.
- ۴- در راستای اجرایی نمودن آیین‌نامه سلامت جسمی و روانی رانندگان، با توجه به اینکه مقدمات برگزاری سمینار آموزشی برای آموزش پزشکان بهداری ناجا از طریق مرکز فوریت‌های پزشکی در حال انجام است، مقرر گردید که معاونت محترم راهنمایی و رانندگی و فرماندهی محترم پلیس راه ناجا ضمن تأکید بر همکاری بهداری ناجا با مرکز فوریت‌های پزشکی، اقدامات لازم را به انجام برسانند.

۵- با توجه به نقش آموزش و فرهنگ‌سازی در کاهش تخلفات رانندگی و نیز اصلاح رفتار عمومی، مقرر گردید وزارت آموزش و پرورش نسبت به تعریف و اجرای طرح‌ها و برنامه‌های زیربنائی با محوریت ایمنی پایدار در مقاطع مختلف تحصیلی دانش آموزان اقدامات لازم را به انجام برساند.

تاریخ تشکیل جلسه: ۸۴/۱۱/۱۵

مصوبات جلسه دهم

- ۱- معاونت راهنمایی و رانندگی ناجا طرح فرماندهی هماهنگ عملیات رسیدگی به حوادث جاده‌ای را برای جلسه بعد تهیه نموده و به منظور بحث و بررسی در جلسه آتی کمیسیون مطرح نماید.
- ۲- در مورد سیستم جمع آوری اطلاعات آمار و تصادفات و نرم افزار مربوطه، سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای موظف شد تا آخر اردیبهشت ماه ۱۳۸۵ فرم کام ۱۱۴ را در تمام کشور اجرایی نموده و امکان استفاده سازمان‌های دخیل از بانک اطلاعاتی نرم افزار مربوطه فراهم گردد.

تاریخ تشکیل جلسه: ۸۴/۱۲/۶

مصوبات جلسه یازدهم

- ۱- مقرر گردید فهرست نقاط کور شناسایی شده در طول جاده‌های کشور توسط معاونت راهنمایی و رانندگی ناجا در اختیار وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات قرار گیرد و اقدامات مقتضی در خصوص پوشش مناسب نقاط کور توسط وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات صورت پذیرد.
- ۲- مقرر گردید اورژانس کشور فهرست شهرستانهایی را که امکان برقراری ارتباط با مرکز پیام (۱۱۵) در آنها وجود ندارد به وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات اعلام نموده و وزارت مذکور امکانات مقتضی را صورت داده و همچنین امکان برقراری ارتباط دو طرفه بین پلیس راه (۱۱۰)، اورژانس و هلال احمر ایجاد گردد.

- ۳- مقرر گردید پلیس راه کشور فهرست نقاط استقرار ایستگاههای سلامتی نوروز ۸۵ را به منظور نصب و دایر نمودن تلفن ثابت همگانی به وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات ارسال نماید و اقدامات مقتضی توسط وزارتخانه مذکور صورت گیرد.
- ۴- مقرر گردید پلیس راه کشور فهرست نقاط استقرار ایستگاههای سلامتی نوروز ۸۵ را به منظور استقرار یک تیم کامل پزشکی در هر یک از ایستگاههای سلامتی به اورژانس کشور ارسال نماید و اقدامات مقتضی توسط سازمان مذکور صورت گیرد.
- ۵- در خصوص کمیته‌های تخصصی مقرر گردید نام "کمیته اجرای مقررات ترافیکی" به "کمیته عملیات ترافیکی و اجرای مقررات راهنمایی و رانندگی" به مسؤولیت معاونت راهنمایی و رانندگی ناجا تغییر یابد. همچنین نام "کمیته امداد و نجات" به "کمیته امداد و نجات مصدومین و مجروحین حوادث جاده‌ای" به مسؤولیت وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی تغییر یابد و شرح وظایف کمیته‌ها در جلسه‌ای که دبیرخانه کمیسیون با حضور اعضاء برگزار خواهد نمود تفکیک و نهایی گردد.
- ۶- در کمیته‌های تخصصی که هر معاونت/سازمان عضویت دارد، نمایندگان مسؤول هر یک از کمیته‌ها به رییس کمیته مربوطه معرفی شود.
- ۷- در مورد مکان کمیته آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی راهها مقرر گردید مکان کمیته مذکور کماکان معاونت آموزش، تحقیقات و فناوری باشد و صدا و سیما به عنوان عضو فعال در جلسات حضور یابد.
- ۸- مقرر گردید سازمان پزشکی قانونی کشور، مجموعه معاونت راهنمایی و رانندگی ناجا و پلیس راه کشور و وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی آمار و اطلاعات درخواستی را طبق جداول تهیه شده به صورت ماهانه تهیه نموده و هر سه ماه یکبار به دبیرخانه کمیسیون ارسال نموده و دبیرخانه آمار و اطلاعات

تصادفات جاده‌ای را به صورت گزارشات منظم فصلی تدوین و در اختیار تصمیم‌گیرندگان امر قرار دهد.

مصوبات جلسه دوازدهم تاریخ تشکیل جلسه: ۸۵/۳/۶

- ۱- پیشنهاد مطرح شده مدیر عامل شرکت ارتباطات زیرساخت وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات، در خصوص آمادگی این سازمان جهت تحت پوشش قرار دادن جاده‌ها و کنترل جاده‌ها به منظور رسیدگی سریع‌تر به تصادفات جاده‌ای، در کمیته مهندسی ایمنی راه به ریاست سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای بررسی کارشناسی شده و پس از نهایی شدن در جلسه کمیسیون مطرح و مصوب شود.
- ۲- مقرر گردید سازمان پزشکی قانونی کشور و مجموعه معاونت راهنمایی و رانندگی و پلیس راه ناجا لیست اسامی کشته‌شدگان تصادفات جاده‌ای نوروز ۱۳۸۵ را به دبیرخانه کمیسیون ارسال نمایند تا نسبت به موارد مطرح شده در جلسه کمیسیون در مورد آمار پزشکی قانونی و درصد خطای آمار این سازمان بررسی شود.

مصوبات جلسه سیزدهم تاریخ تشکیل جلسه: ۸۵/۴/۳

- ۱- مقرر گردید در خصوص آمار تعداد کشته‌های ایام نوروز ارایه شده توسط پزشکی قانونی کشور، جلسه‌ای با حضور نمایندگان پلیس راهنمایی و رانندگی، پزشکی قانونی کشور و وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی و دبیرخانه کمیسیون ایمنی راهها برگزار گردد تا موارد مطرح شده در جلسه کمیسیون در مورد آمار ارایه شده و درصد خطای آمار این سازمان مورد بررسی قرار گیرد.
- ۲- با توجه به اینکه در بسیاری از موارد اولین افرادی که در سر صحنه تصادفات حاضر می‌شوند، رانندگان حمل‌ونقل عمومی هستند، در خصوص امکان آموزش و

انجام فعالیت‌های اولیه امداد و نجات توسط اینگونه رانندگان توسط کمیته امداد و نجات مصدومین و مجروحین طرحی تهیه و به دبیرخانه کمیسیون ارایه گردد.

۳- مقرر گردید چنانچه اعضاء کمیسیون، پیشنهادی در خصوص اعلام یک روز خاص به عنوان روز ایمنی جاده‌ای دارند، حداکثر تا تاریخ ۱۳۸۵/۴/۱۷ نظرات را به این دبیرخانه ارایه نمایند.

مصوبات جلسه چهاردهم تاریخ تشکیل جلسه: ۸۵/۵/۷

- با توجه به تصادفات اخیر و نقش مؤثر رانندگان حرفه‌ای مقرر گردید:
- ۱- سیستم ثبت سوابق برای رانندگان حرفه‌ای با همکاری پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا و سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای تهیه و راه‌اندازی شود.
 - ۲- جریمه‌ها و سوابق برخورد با تخلفات خطرناک مثل سرعت‌های بالا با همکاری پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا و سازمان راهداری حمل‌ونقل جاده‌ای گروه بندی شده و به تناسب شدت تخلفات، برخورد شود.
 - ۳- در خصوص طرح آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی راهها، مقرر گردید کمیته آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی راهها با همکاری دستگاههای مسؤول نسبت به تعیین شاخص‌های لازم به منظور اثربخشی اقدامات انجام شده، اقدامات مقتضی را معمول دارد و به تصویب کمیسیون ایمنی راهها برساند.
 - ۴- مقرر گردید میزان حجم مطالب موجود در کتب درسی در زمینه ایمنی راهها در مقاطع مختلف تحصیلی از وزارت آموزش و پرورش اخذ و مورد بررسی قرار گیرد.
 - ۵- با توجه به اعلام آمادگی وزارت کشور در خصوص تأمین اعتبارات مورد نیاز برای آموزش همگانی در قالب تبصره ۱۳ قانون بودجه، مقرر گردید دبیرخانه کمیسیون هماهنگی لازم در این خصوص را با شورای عالی ترافیک شهرهای کشور به عمل آورد.

مصوبات جلسه پانزدهم

تاریخ تشکیل جلسه: ۸۵/۷/۱

- ۱- مقرر گردید گزارش تهیه شده در خصوص تصادفات رانندگی حمل و نقل جاده‌ای بار و مسافر به کمیته‌های تخصصی کمیسیون ارجاع گردد و طرح عملیاتی توسط کمیته‌ها تهیه و توسط دبیرخانه کمیسیون تلفیق و نهایی شده و پس از تصویب در جلسه کمیسیون به دستگاهها ابلاغ شود و در صورت لزوم مصوبه هیأت وزیران گرفته شود.
- ۲- با توجه به دستور مقام عالی وزارت مقرر گردید توسط کمیته ناوگان دلایل آتش‌سوزی‌های زیاد وسایل نقلیه ساخت داخل مورد بررسی قرار گیرد، همچنین در مورد لاستیک وسایل نقلیه که ترکیب لاستیک منجر به تصادفات اخیر شده است آزمایش‌های لازم جهت استاندارد بودن لاستیک‌ها صورت پذیرد.
- ۳- با توجه به برگزاری کنفرانس جهانی جامعه ایمن در گرو راه ایمن، مقرر گردید دبیرخانه کمیسیون با دبیرخانه کنفرانس همکاری بیشتری داشته باشد و لیست مقالات ارسالی در زمینه ایمنی راه از سوی دبیرخانه کنفرانس به دبیرخانه کمیسیون ارسال گردد.
- ۴- مقرر گردید از نماینده بیمه مرکزی در جلسات کمیسیون دعوت به عمل آید.
- ۵- با تشکیل کار گروه آمار و اطلاعات موافقت گردید و مقرر شد اقدامات لازم در این زمینه صورت گیرد.

مصوبات جلسه شانزدهم

تاریخ تشکیل جلسه: ۸۵/۸/۶

- ۱- مقرر گردید رییس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای با همکاری دفتر امور راه و ترابری سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور و نماینده سازمان تأمین اجتماعی، نسبت به پیگیری بیمه تأمین اجتماعی رانندگان اقدامات لازم را انجام داده و در جلسه آتی، گزارشی در این خصوص ارائه دهند.

- ۲- کلیات آیین‌نامه اجرایی کنترل ساعت کار مجاز رانندگان کشور و دستورالعمل جدید صدور، تمدید و تعویض دفترچه کار رانندگان مورد تأیید قرار گرفت و مقرر شد سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای نسبت به جزییات آن، با در نظر گرفتن پیامدهای اقتصادی و اجتماعی بررسی‌های لازم را انجام داده و نتایج به همراه برنامه عملیاتی در جلسه آتی ارائه نماید.
- ۳- مقرر گردید کلیه وسایل نقلیه پلیس راه، مراکز اورژانس و عوامل وزارت راه و ترابری مجهز به تجهیزات سیستم *GPS* گردند و در جلسه آتی، سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، پلیس راه و اورژانس برنامه‌های خود را در این خصوص ارائه دهند.
- ۴- مقرر گردید سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای با همکاری پلیس راه کشور و اورژانس کشور سیاست‌های مربوط به استفاده از تجهیزات بهینه *GPS* برای وسایل نقلیه مذکور در بند ۳ را، با توجه به قیمت و کارایی، تعیین و در جلسه آتی ارائه نمایند.

مصوبات جلسه هفدهم

تاریخ تشکیل جلسه: ۸۵/۹/۴

- ۱- کلیات طرح مدیریت هماهنگ عملیات رسیدگی به حوادث جاده‌ای به تصویب رسید و مقرر شد با توجه به نظر اعضاء محترم اصلاحات لازم توسط پلیس راه کشور اعمال و به دبیرخانه کمیسیون جهت ابلاغ فرستاده شود.
- ۲- با کلیات ایجاد فرکانس مشترک بین پلیس راه، سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، اورژانس و امداد و نجات با توجه به تجربه موفق خراسان رضوی، موافقت به عمل آمد و مقرر گردید زمینه‌های انجام این کار در کمیته امداد و نجات مصدومین و مجروحین برای عملیاتی شدن مورد بررسی قرار گیرد.
- ۳- در خصوص نصب *GPS* به منظور مدیریت و هدایت ادوات و وسایل نقلیه موجود، مقرر گردید پلیس راه، سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، اورژانس،

سازمان امداد و نجات برنامه‌های عملیاتی و مشخص خود را برحسب اولویت به همراه برنامه زمانبندی مربوطه به دبیرخانه جهت طرح در کمیسیون اعلام نمایند.

۴- درخصوص حمل اجساد قربانیان، مقرر گردید اورژانس کشور با همکاری سازمان امداد و نجات جمعیت هلال احمر و در صورت لزوم سایر سازمان‌های ذیربط، طرحی عملیاتی در این خصوص تهیه و به دبیرخانه کمیسیون ارسال نمایند.

تاریخ تشکیل جلسه: ۸۵/۱۰/۲

مصوبات جلسه هجدهم

- ۱- مقرر شد کارگروهی که برای برنامه‌ریزی جهت سرمایه‌گذاری صد میلیارد تومانی بیمه به منظور کاهش تلفات ترافیکی جاده‌ای تشکیل شده به یک کارگروه دائمی در زمینه‌های مختلف تأمین منابع مالی ایمنی تبدیل گردد و مسئولیت این کارگروه سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای و اعضاء آن نمایندگان پلیس راهنمایی و رانندگی، سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی، وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی و بیمه مرکزی می‌باشد.
- ۲- در زمینه تکلیف حمل اجساد متوفیان ناشی از تصادفات راهها، مقرر گردید با هماهنگی دبیرخانه کمیسیون ایمنی و حضور هلال احمر طرح نهایی، تهیه و در جلسات بعدی مطرح گردد.
- ۳- گزارشی از فعالیت‌های انجام گرفته توسط آموزش و پرورش با همکاری پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا، در زمینه آموزش و فرهنگ‌سازی از سوی وزارت آموزش و پرورش ارائه گردید و مقرر گردید، با توجه به آمار تلفات دانش آموزی در تصادفات رانندگی و مناسب نبودن سرویسهای ایاب و ذهاب، پلیس راهنمایی و رانندگی در زمینه بهبود وضعیت سرویسهای ایاب و ذهاب مدارس، اقدام نماید.
- ۴- با توجه به پتانسیل بالایی که وزارت آموزش و پرورش در زمینه آموزش و فرهنگ‌سازی نسل جوان کشور در اختیار دارد، مقرر گردید موضوع تأمین اعتبار

برای اقدامات آموزش و فرهنگ‌سازی در زمینه ایمنی راه، در کمیته آموزش و فرهنگ‌سازی مورد طرح و بررسی گیرد.

تاریخ تشکیل جلسه: ۸۵/۱۱/۷

مصوبات جلسه نوزدهم

- ۱- در خصوص ایجاد فرکانس مشترک بین سازمان‌ها، مقرر گردید سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای براساس برنامه زمان‌بندی مشخص و به ترتیب اولویت‌های مقتضی، طرح عملیاتی را تهیه نموده و متعاقباً فرکانس مشترک را بین دستگاهها ایجاد نماید و از این تاریخ پیگیری موضوع ایجاد فرکانس مشترک از کمیته امداد و نجات به کمیته عملیات ترافیکی و اجرای مقررات راهنمایی و رانندگی انتقال می‌یابد.
- ۲- در خصوص متولی حمل اجساد متوفیان حوادث جاده‌ای، وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی مسئولیت حمل اجساد در راههای برون‌شهری را از اول اسفند ماه ۱۳۸۵ تا اسفند ماه ۱۳۸۶ بر عهده گرفت و مقرر گردید بدین منظور به میزان یک میلیارد تومان اعتبار در اختیار وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی قرار گیرد. اعتبار مذکور از طریق سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور در ردیف اعتبارات پیش‌بینی نشده سال ۸۶ در نظر گرفته شود. در خصوص متولی حمل اجساد برای بلند مدت کمیسیون بررسی و اقدام لازم را انجام دهد.
- ۳- با عنایت به نتایج حاصل از بررسی سیستم اطلاعات تصادفات پلیس راه در کارگروه آمار و اطلاعات تصادفات و به منظور حل مشکلات سیستم مذکور و پیاده‌سازی کامل آن در کشور، مقرر گردید جلسه ویژه‌ای با حضور رییس محترم پلیس راهنمایی و رانندگی و رییس محترم سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و نمایندگان دبیرخانه کمیسیون تشکیل و تصمیم‌گیری نهایی اتخاذ گردد.
- ۴- در خصوص راه‌اندازی سیستم اطلاعات متوفیان ناشی از تصادفات، مقرر گردید در جلسه‌ای با حضور ریاست محترم پزشکی قانونی کشور و رییس محترم

سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای و رییس محترم پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا طرح عملیاتی تهیه شده در کارگروه آمار و اطلاعات تصادفات، مورد بررسی قرار گرفته و تصمیم‌گیری نهایی اتخاذ گردد.

۵- پیش‌نویس مصوبه برگزاری هفته ایمنی در ایران به تصویب رسید و مقرر گردید ستاد اجرایی برگزاری هفته ایمنی راه با مسئولیت روابط عمومی وزارت راه و ترابری و با استفاده از پشتیبانی تخصصی کمیته آموزش و فرهنگ‌سازی کمیسیون ایمنی راهها و نمایندگان دستگاههای مشخص شده تشکیل شود. درخصوص نام گذاری ایام هفته و ... نیز مقرر گردید نظرات سازمان‌ها نیز لحاظ گردد و دستگاهها نظرات خود را در این خصوص به دبیرخانه کمیسیون ارسال نمایند.

تاریخ تشکیل جلسه: ۸۵/۱۲/۵

مصوبات جلسه بیستم

۱- مقرر گردید آمار و اطلاعات از جمله تعداد متوفیان، مصدومین، تصادفات جاده‌ای و میزان افزایش ترافیک جاده‌ها در بازه زمانی ایام نوروز، اعلام نگردد و پس از اتمام طرح نوروزی پس از جمع‌بندی نهایی، آمار متوفیان، مصدومین و تصادفات از طریق مراجع اعلام شده از سوی کمیسیون اعلام گردد.

۲- مقرر گردید در تبلیغاتی که درخصوص طرح نوروزی به منظور آموزش و فرهنگ‌سازی انجام می‌شود ترتیبی اتخاذ گردد که:

الف- اطلاع رسانی به خانواده‌ها در خصوص لزوم عدم رانندگی در شبکه راههای برون‌شهری در محدوده زمانی ایام نوروز توسط جوانانی که جدیداً موفق به اخذ گواهینامه شده‌اند، صورت پذیرد.

ب- جهت مدیریت تقاضای سفرها حتی الامکان سعی شود در تبلیغات و اطلاع رسانی مربوط به برگزاری طرح ویژه نوروزی به نحوی عمل شود که منجر به انگیزش و تشویق بیشتر مردم به انجام سفرها به ویژه در روزهای اول و یا انتهای تعطیلات نوروز نگردد.

۳- در خصوص برنامه‌های دستگاهها در هفته ایمنی که در تاریخ ۳ تا ۹ اردیبهشت ماه برگزار می‌گردد، مقرر گردید جلسات جداگانه‌ای با دستگاههای عضو ستاد هفته ایمنی برگزار شود. (طبق برنامه زمانی پیوست) و برنامه دستگاهها با حضور نمایندگان دستگاهها نهایی شود.

۴- مقرر گردید نام کمیته امداد و نجات مصدومین به کمیته امداد و فوریت‌های پزشکی تغییر نام یابد و در جلسه‌ای که با حضور نمایندگان وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی، جمعیت هلال احمر و پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا در دبیرخانه کمیسیون ایمنی راهها تشکیل می‌شود شرح وظایف این کمیته در قالب عنوان کمیته تعیین شده مورد بررسی قرار گیرد.

۵- مقرر گردید وظایف کمیسیون ایمنی راهها توسط دبیرخانه کمیسیون به لحاظ حقوقی مورد بررسی قرار گیرد و بررسی شود حوادث غیر مترقبه در حیطه وظایف این کمیسیون می‌باشد یا خیر؟ و در صورت وجود چنین وظیفه‌ای ساختار یا تغییرات لازم برای آن پیش‌بینی شود.

تاریخ تشکیل جلسه: ۸۶/۲/۱

مصوبات جلسه بیست و یکم

۱- در خصوص طرح کاربردی کاهش تصادفات پلیس راهنمایی و رانندگی، مقرر گردید طرح در اختیار اعضاء مرتبط کمیسیون قرار گرفته و برای وظایف سازمان‌های ذیربط (بجز پلیس) کمیته‌ای به منظور بررسی طرح در دبیرخانه تشکیل و نتیجه بررسی در کمیسیون طرح گردد.

۲- کلیات پیش‌نویس ساختار کمیته‌های استانی کمیسیون ایمنی راهها به تصویب رسید و مقرر شد از سوی وزرای راه و ترابری و کشور ساختار جدید کمیته‌های استانی ابلاغ شود.

مصوبات جلسه بیست و دوم

تاریخ تشکیل جلسه: ۸۶/۳/۱۲

۱- به منظور هدفمند نمودن فعالیت‌های کمیته ناوگان و در نظر گرفتن تمامی جنبه‌های ضروری و قابل اجراء مرتبط با ایمنی ناوگان علاوه بر بحث استانداردها، مقرر گردید کمیته مذکور با مشارکت فعال کلیه دستگاههای ذیربط، برنامه اجرایی در قالب اقدامات کوتاه مدت را در مدت ۲ ماه تهیه و جهت تصویب به دبیرخانه کمیسیون ارسال نماید. همچنین مقرر گردید آمار و اطلاعات مربوط به تصادفات انواع وسایل نقلیه توسط کمیته ناوگان مورد بررسی و تحلیل قرار گرفته و براساس واقعیات و در نظر گرفتن مسایل اجتماعی و اقتصادی، راهکارهای عملی جهت تصویب ارایه گردد.

۲- با توجه به اتخاذ راهکارهای مختلف برای بهبود کاهش تصادفات و تلفات راهها به ویژه در سال‌های ۱۳۸۴ و ۱۳۸۵، مقرر گردید پژوهشکده حمل‌ونقل با مشارکت فعال دستگاههای ذیربط به ویژه پلیس راهنمایی و رانندگی در ارایه آمار و اطلاعات تصادفات، طی یک پروژه تحقیقاتی، ارزیابی اثربخشی اقدامات انجام شده را مورد بررسی قرار داده و نتیجه جهت طرح در کمیسیون ارایه گردد.

۳- در خصوص طرح کاربردی کاهش تصادفات و تلفات جاده‌ای سال ۱۳۸۶ ارایه شده توسط پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا کلیات طرح مورد تأیید قرار گرفت و در خصوص شناسایی و اصلاح نقاط پرحادثه، طرح سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای که با استفاده از نقطه نظرات و اطلاعات عوامل پلیس راه در استان‌ها تهیه شده ملاک عمل قرار گیرد و مقرر شد سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای به نحو مقتضی و با توجه به حداکثر مقدورات ممکن، همکاریهای لازم را در بهبود وضعیت مقاطع مشخص شده در طرح پلیس انجام دهد. همچنین در خصوص طرح فوق‌الذکر، مقرر گردید نتایج انجام کار و اقدامات انجام شده به صورت گزارشات ۳ ماهه توسط پلیس راهنمایی و رانندگی به دبیرخانه کمیسیون ارایه گردد.

مصوبات جلسه بیست و سوم

تاریخ تشکیل جلسه: ۸۶/۴/۲

- ۱- مقرر گردید سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای ضمن پیگیری جدی راه‌اندازی نظام ثبت اطلاعات تصادفات جاده‌ای از طریق راهنمایی و رانندگی و سازمان پزشکی قانونی، برای جمع‌آوری حداقل اطلاعات ضروری تصادفات جاده‌ای که در تحلیلهای فنی و مهندسی مورد نیاز کاربرد دارند از طریق ادارات تابع خود و سایر نهادها و دستگاههای ذیربط اقدام نموده و تحلیلهای دوره‌ای و فصلی را به انضمام راهکارهای کاهش تصادفات به صورت ملی و منطقه‌ای به کمیسیون ارایه نماید.
- ۲- پروژه تحقیقاتی "خواب آلودگی رانندگان و تصادفات" توسط پلیس راهنمایی و رانندگی ارایه گردید و مقرر گردید این موضوع در کمیته عملیات ترافیکی و اجرای مقررات راهنمایی و رانندگی مورد بررسی قرار گیرد.

مصوبات جلسه بیست و چهارم

تاریخ تشکیل جلسه: ۱۳۸۶/۶/۳

- ۱- درخصوص ایجاد فرکانس مشترک بین سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، پلیس راه، اورژانس و امداد و نجات مقرر گردید سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای در اسرع وقت جلسه‌ای با حضور نمایندگان دستگاههای فوق تشکیل داده و اطلاعات مورد نیاز برای ارایه به وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات از دستگاهها اخذ شده و نسبت به ارسال آن اقدام گردد و در جلسه آتی کمیسیون گزارش اقدامات انجام شده توسط سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای ارایه گردد.
- ۲- کلیات پیش نویس مصوبه "نحوه برخورد قانونی درخصوص رانندگی تحت مصرف مواد مخدر و الکل" تأیید گردید و مقرر شد لایحه پیشنهادی طی جلسه‌ای با سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای نهایی شده و به دبیرخانه کمیسیون جهت انجام اقدامات بعدی و ارجاع به مراجع ذیربط ارسال گردد.

- ۳- در خصوص مجوز نمودن وسایل نقلیه به تجهیزات سیستم *GPS*، مقرر گردید:
- الف- سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای تا آخر آذر ماه در کلیه استان‌ها، ماشین آلات گشت سواری و زمستانی را به *GPS* مجهز نماید.
- ب- در خصوص ۵۰٪ از وسایل نقلیه عملیاتی پلیس راه که با توجه به مشکلات بوجود آمده هنوز به *GPS* مجهز نشده است، پلیس راه پیگیریهای لازم در خصوص توجیه موضوع و تجهیز کلیه خودروهای عملیاتی پلیس به *GPS* را انجام دهد.
- ج- با توجه به اقدامات انجام شده در خصوص نصب *GPS* در سازمان امداد و نجات جمعیت هلال احمر و اورژانس کشور، پیگیریهای لازم جهت تجهیز کلیه وسایل نقلیه امدادی به *GPS* صورت پذیرد.

مصوبات جلسه بیست و پنجم

تاریخ تشکیل جلسه: ۱۳۸۶/۸/۵

- ۱- نتایج برآورد هزینه‌های ناشی از تصادفات رانندگی در سال ۱۳۸۵ حاصل از یافته‌های پروژه مطالعاتی انجام شده در پژوهشکده حمل و نقل، توسط جناب آقای دکتر اسماعیل آیتی مجری پروژه مذکور، ارائه گردید. بر این اساس هزینه‌های ناشی از تصادفات رانندگی در راههای برون‌شهری در سال ۱۳۸۵ بالغ بر ۷۱۶۸ میلیارد تومان برآورد گردید. با استفاده از یک فرض تقریبی مبتنی بر مطالعات انجام شده، هزینه تصادفات درون‌شهری معادل یک سوم هزینه تصادفات برون‌شهری در نظر گرفته شده که حدود ۲۳۸۹ میلیارد تومان می‌باشد. بر این اساس هزینه تصادفات ترافیکی کشور در سال ۱۳۸۵ بالغ بر ۹۵۵۷ میلیارد تومان برآورد می‌گردد. همچنین هزینه متوسط یک تصادف فوتی برون‌شهری ۱/۷ میلیارد تومان، یک تصادف جرحی برون‌شهری ۴۸ میلیون تومان و یک تصادف خسارتی برون‌شهری ۱/۸ میلیون تومان برای سال مبنای (۱۳۸۳) برآورد گردیده است.

- ۲- مقرر گردید پژوهشکده حمل و نقل با اخذ نظرات صاحب نظران و کارشناسان ذیربط مدل نهایی برآورد هزینه‌های ناشی از تصادفات رانندگی برون‌شهری را به دبیرخانه کمیسیون ایمنی راهها ارایه و همچنین نسبت به تهیه مدل نهایی مربوط به برآورد هزینه‌های ناشی از تصادفات درون‌شهری اقدام نماید.
- ۳- مقرر گردید در تیر ماه هر سال هزینه‌های ناشی از تصادفات رانندگی در سال گذشته براساس مدل نهایی ارایه شده و با استفاده از شاخص‌های متفاوت، محاسبه و توسط دبیرخانه کمیسیون اعلام گردد.
- ۴- مقرر شد در خصوص انتشار اطلاعات متناقض و نادرست درخصوص وضعیت تصادف رانندگی کشور نامه‌ای توسط دبیرخانه کمیسیون تهیه و به وزارت ارشاد ارسال گردد.

تاریخ تشکیل جلسه: ۸۶/۱۰/۱۵

مصوبات جلسه بیست و ششم

- ۱- مقرر شد کمیته امداد و فوریت‌های پزشکی ظرف دو ماه موضوع پیشنهاد تجهیز برخی نیروهای امدادی همچون پلیس و عوامل راهداری را به تجهیزات اولیه نجات مورد بررسی قرار داده و در انتها طرح مشخصی را با فاز بندی و اولویت‌های لازم به همراه برآورد مالی مربوطه تهیه و جهت طرح در جلسه آتی به دبیرخانه کمیسیون ارسال نماید.
- ۲- درخصوص مصوبه کمیته‌های استانی کمیسیون، مقرر گردید که پیشنهاد تهیه شده در قالب شرح وظایف کمیسیون ایمنی راهها مد نظر قرار گرفته و جهت تصویب در هیأت دولت مطرح گردد.
- ۳- مقرر گردید موضوعات استحکام سازه وسایل نقلیه برون‌شهری (از جمله سقف) به منظور کاهش تلفات در تصادفات واژگونی و همچنین جداسازی محل استقرار راننده و مسافران در وسایل نقلیه عمومی بین‌شهری به منظور جلوگیری از اختلال

در عملکرد راننده و وقوع تصادف در کمیته ناوگان مطرح گردد و نتیجه آن به دبیرخانه کمیسیون ارسال گردد.

۴- مقرر گردید معاونت اقتصاد حمل و نقل به عنوان نماینده وزارت متبوع در تدوین قانون برنامه پنجم توسعه کشور، با هماهنگی کمیسیون ایمنی راه نسبت به در نظر گرفتن و لحاظ سیاست‌ها، استراتژی‌های مشخص در خصوص بهبود ایمنی راه اقدام نماید.

تاریخ تشکیل جلسه: ۸۶/۱۲/۱۱

مصوبات جلسه بیست و هفتم

۱- مقرر گردید به منظور ارایه خدمات نجات و اطفاء حریق توسط سازمان‌های آتش‌نشانی به تصادفات به وقوع پیوسته در محدوده ۳۰ کیلومتری مبادی ورودی شهرها، درخواست مربوطه به هیأت محترم دولت ارسال گردد.

۲- مقرر گردید برای رسیدگی به تصادفات منجر به آتش‌سوزی در خارج از محدوده ۳۰ کیلومتری مبادی ورودی شهرها برنامه‌ای اجرایی و اولویت‌بندی شده از سوی کمیته امداد و فوریت‌های پزشکی برای تجهیز خودروهای پلیس، هلال احمر و سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، به تجهیزات اطفاء حریق تهیه و ارایه گردد.

۳- مقرر گردید برای شناسایی و تعیین تجهیزات نجات (ست نجات) از سوی کمیته امداد و فوریت‌های پزشکی اقدام شده و نیازهای دارای اولویت مشخص و در قالب طرح اجرایی ارایه گردد و سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای برای تجهیز امکانات مورد نیاز نجات، مساعدت‌های لازم را به عمل آورد.

۴- مقرر گردید پلیس راه کشور هماهنگی‌های لازم را برای تجهیز خودروهای شرکت‌های امداد خودرو به تجهیزات اطفاء حریق به عمل آورد.

- ۵- مقرر گردید شرکت ارتباطات و زیرساخت وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات، ایجاد پوشش مخابراتی کامل در راههای تازه تأسیس به خصوص محور شهداد- نهبندان را در برنامه کاری خود قرار دهد.
- ۶- گزارشی از رئوس برنامه‌های طرح ویژه نوروزی سال ۸۷ توسط فرمانده پلیس راه کشور ارایه گردید و ضمن تأیید کلیات آن مقرر شد:
- طرح نوروزی به طور هماهنگ توسط کلیه دستگاههای دست‌اندرکار در این طرح از تاریخ ۸۶/۱۲/۲۵ لغایت ۸۷/۱/۱۶ اجرا گردد.
 - پس از انجام طرح ویژه نوروزی هر یک از دستگاهها نسبت به ارزیابی عملکرد خود در این طرح اقدام و نتیجه را به دبیرخانه کمیسیون ایمنی راهها اعلام نمایند (در انجام ارزیابی حتی الامکان سعی شود از شاخص‌های عملکردی مصوب کمیسیون استفاده گردد).
 - در طی دوره اجرای طرح نوروزی از ارایه آمار تلفات تصادفات توسط سازمانها اجتناب گردد.
- ۷- گزارشی تحلیلی درخصوص شناسایی محورهای پرخطر و گروه‌بندی آنها توسط دبیرخانه کمیسیون ایمنی راهها (براساس آمار دریافتی از پلیس راه کشور) ارایه گردید و طی آن محورهای با تلفات بالا معرفی شد و مقرر گردید دستگاههای دخیل برای نظارت و رسیدگی مناسب‌تر به این محورها برنامه‌ریزی‌های خود را به دبیرخانه کمیسیون ارسال نمایند.
- ۸- ماده پنج قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت سوخت قرائت گردید و با توجه به نقش در نظر گرفته شده برای کمیسیون ایمنی راهها در توزیع ۵۰٪ از صرفه‌جویی حاصل از عدم پرداخت خسارات بیمه بدنه بر شخص ثالث برای آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی تردد، تأمین تجهیزات، اصلاح فیزیکی نقاط و مقاطع حادثه‌خیز و کمک به پرداخت هزینه‌های جاری، مقرر شد دبیرخانه کمیسیون اقدامات لازم را در این خصوص انجام دهد.

۹- به اختصار گزارشی از وضعیت سیستم جدید اطلاعات تصادفات راههای درون‌شهری و برون‌شهری کشور توسط جناب سرهنگ میثانی ارائه گردید و مقرر شد نمونه نمایشی (دمو) این نرم افزار تا تاریخ ۸۶/۱۲/۲۵ به دبیرخانه کمیسیون ارائه گردد. همچنین مقرر شد دبیرخانه کمیسیون (کارگروه آمار و اطلاعات تصادفات راهها) برای ایجاد هماهنگی لازم و ایجاد بستر مناسب برای جمع آوری اطلاعات جلساتی بین سازمان‌های ذیربط (اورژانس، پزشکی قانونی، سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و پلیس راهنمایی و رانندگی) برگزار نموده و نتیجه را در کمیسیون ارائه نماید.

مصوبات جلسه بیست‌وهشتم تاریخ تشکیل جلسه: ۸۷/۳/۴

- ۱- مقرر گردید با توجه به آمار بالای تصادفات رانندگی برای مدهای عابرین پیاده و کامیون و موتورسیکلت در سال ۱۳۸۶، در سال جاری (۱۳۸۷) تأکید بیشتری بر وضعیت بهبود ایمنی این سه مد صورت پذیرد و همچنین مقرر گردید کمیته‌های آموزش و فرهنگ‌سازی و اعمال مقررات بررسی موارد فوق را در دستورکار خود قرار دهند.
- ۲- با توجه به آنکه دو عامل تخطی از سرعت مطمئنه و عدم توجه به جلو از مهمترین علل وقوع تصادفات رانندگی در سال ۱۳۸۶ بودند، مقرر گردید در سال جاری تأکید بیشتری بر بهبود این دو عامل صورت پذیرد و کمیته‌های اعمال مقررات، آموزش و فرهنگ‌سازی و مهندسی ایمنی راه نسبت به بررسی و ارزیابی راهکارهای مربوطه اقدام نمایند.
- ۳- مقرر گردید موضوع مجازات مرتکبین سرعت غیرمجاز به صورت پلکانی در کمیته عملیات و اجرای مقررات ترافیکی بررسی و نهایی گردیده و تخلفات و جرایم مربوطه به طور مشخص تعیین و نتیجه آن در قالب یک مصوبه، جهت ارسال به هیأت محترم دولت به دبیرخانه کمیسیون ارسال گردد.

- ۴- مقرر گردید تهیه، تدوین و بروزرسانی دستورالعمل نجات و نحوه انجام آن در حوادث جاده‌ای غیر مترقبه (از جمله سقوط بهمن) - که مشتمل بر پیش‌بینی، برنامه‌ریزی و آمادگی برای ارایه عملیات نجات باشد- در دستورکار کمیته امداد و فوریت‌های پزشکی قرار گیرد و نتیجه آن به دبیرخانه ارسال گردد.
- ۵- درخصوص ایجاد فرکانس مشترک مقرر شد در جلسه آتی کمیسیون تمامی دستگاه‌های ذیربط از جمله فاوای ناجا حضور پیدا کرده و تصمیم‌گیری نهایی در این خصوص انجام شود.

تاریخ تشکیل جلسه: ۸۷/۱۰/۱

مصوبات جلسه بیست‌ونهم

- ۱- مقرر گردید سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای با همکاری پلیس راهنمایی و رانندگی برنامه اجرایی چگونگی کاربرد *GPS* در مدیریت مناسب ناوگان عمومی بار و مسافر را تهیه و در جلسه آتی کمیسیون مطرح نماید.
- ۲- مقرر گردید سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در اسرع وقت پیش‌نویس تهیه شده درخصوص دستورالعمل ارتقاء ایمنی با تأکید بر آموزش را جهت بررسی و طرح در کمیته‌های تخصصی به دبیرخانه کمیسیون ارسال نماید.
- ۳- از آنجا که بخش عمده متوفیان در تصادفات واژگونی سرنشینان عقب هستند لزوم بستن کمربند ایمنی برای کلیه سرنشینان وسایل نقلیه عمومی و شخصی احساس می‌شود لذا مقرر گردید پیگیری لازم جهت رفع نواقص قانونی موجود، توسط دبیرخانه کمیسیون صورت پذیرد.
- ۴- مقرر شد فاوای ناجا اطلاعات لازم برای ایجاد طرح فرکانس مشترک را به سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای ارایه و سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای گزارشی از اقدامات انجام شده را در جلسه آتی ارایه نماید.

مصوبات جلسه سی ام

تاریخ تشکیل جلسه: ۱۳۸۷/۱۲/۲۰

- ۱- طرح ویژه نوروزی توسط فرماندهی محترم پلیس راه کشور ارایه گردید و به تصویب کمیسیون ایمنی راهها رسید.
- ۲- در خصوص انتقال متوفیان حوادث جاده‌ای مقرر گردید وزارت بهداشت به عنوان مسئول این وظیفه، هماهنگی‌های لازم را با دستگاههای ذیربط صورت داده و در سطح قابل قبول و ضمن استفاده از کاورهای مناسب حمل اجساد، این وظیفه را در ایام نوروز انجام دهد. مصوبات ابلاغی موردنیاز جهت ابلاغ رییس محترم کمیسیون ایمنی راهها تا روز شنبه ۸۷/۱۲/۲۴ به دبیرخانه کمیسیون ارایه گردد.
- ۳- بر ارایه خدمات ویژه نوروزی بیمه وسایل نقلیه تأکید گردید و به عنوان نمونه پیشنهاد شد که طرح افزایش سقف پرداختی بیمه بدون کروکی از دویست هزار تومان به چهارصد هزار تومان در ایام اجراء طرح نوروزی مورد بررسی و در صورت امکان اجرا شود.

مصوبات جلسه سی و یکم

تاریخ تشکیل جلسه: ۸۸/۶/۳۱

- ۱- از آنجا که بخش عمده‌ای از متوفیان در تصادفات واژگونی سرنشینان ردیف‌های عقب وسایل نقلیه هستند الزام بستن کمربند ایمنی برای کلیه سرنشینان وسایل نقلیه عمومی و شخصی در کاهش تلفات بسیار مؤثر واقع خواهد شد. لذا مقرر گردید پیشنهاد مشخصی در این خصوص توسط کمیته عملیات و اجرای مقررات ترافیکی تهیه و جهت سیر مراحل تصویب ارایه گردد.
- ۲- موضوع " آیین‌نامه مدیریت ایمنی حمل‌ونقل و سوانح رانندگی " که به مورخ ۸۸/۶/۴ توسط ریاست محترم جمهوری ابلاغ گردیده، مطرح و جهت ارتقاء عملکرد کمیسیون و کمیته‌های تخصصی در سطح ملی و استانی تصمیمات ذیل اتخاذ گردید:

۱-۲- هر یک از کمیته‌های تخصصی در جهت ارتقاء عملکرد خود نسبت به ارزیابی، بازنگری و تهیه برنامه اجرایی با توجه به وظایف محول شده در آیین‌نامه مدیریت ایمنی حمل‌ونقل و سوانح رانندگی اقدام نمایند و نتیجه در جلسه آتی کمیسیون توسط رؤسای کمیته‌ها ارایه گردد.

۲-۲- جلسات فرعی هماهنگی کمیسیون با هدف جهت‌دهی بهتر فعالیت‌های کمیته‌های تخصصی و با حضور دبیران کمیته‌ها به صورت ماهانه در محل دبیرخانه کمیسیون برگزار گردد.

۲-۳- به اعضاء فعال کمیته‌های تخصصی کمیسیون در ازاء محصول مشخص برای فعالیت‌های خارج از ساعات اداری با رعایت مسائل قانونی حق الزحمه مربوطه پرداخت گردد.

۲-۴- کمیته‌های تخصصی کمیسیون و کلیه دستگاهها، گزارش پیشرفت وظایف خود را در بازه‌های زمانی تعیین شده در آیین‌نامه به دبیرخانه کمیسیون اعلام نمایند.

۲-۵- از این پس، کمیته‌های ایمنی استان‌ها (که در حال حاضر در استان‌ها مشغول به فعالیت هستند) به عنوان کمیسیون‌های اجرایی آیین‌نامه مدیریت ایمنی حمل‌ونقل و سوانح رانندگی در استان‌ها شناخته شده و مقرر گردید هماهنگی لازم در این خصوص توسط دبیرخانه کمیسیون با آنها صورت پذیرد. بنا به تشخیص ادارات کل راه و ترابری در صورت نیاز وظیفه دبیری جلسات می‌تواند به سازمان‌های حمل‌ونقل استان‌ها تفویض گردد.

۳- کلیات طرح "راهبرد ملی ایمنی راههای ایران ۱۳۸۸-۱۳۹۷" که توسط دبیرخانه کمیسیون تهیه و پیشنهاد شده بود، به تصویب رسید. در خصوص این طرح مقرر گردید:

الف- این طرح تحت عنوان راهبرد ملی ایمنی راهها توسط وزیر راه و ترابری و رئیس کمیسیون ایمنی راهها ابلاغ گردد.

- اعضاء کمیسیون و سازمانها دو هفته فرصت دارند تا نقطه نظرات تکمیلی خود را به دبیرخانه ارایه نمایند.
- ۴- کلیات طرح "شاخصهای ارزیابی وضعیت ایمنی رانندگی کشور" تصویب و مقرر گردید دبیرخانه کمیسیون اصلاحات پیشنهادی سازمانها را به شرح زیر اعمال نموده و توسط مقام عالی وزارت ابلاغ گردد:
- الف- شاخص کشته به یک میلیون کیلومتر وسیله نقلیه پیموده شده بدلیل مشکلات برآورد، حذف گردد.
- ب- درصد پوشش عملیات رسیدگی و حمل مصدومین تصادفات جادهای کشور به تفکیک انواع راهها برای وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی در نظر گرفته شود.
- ج- شاخص مأموریت برای هر آمبولانس برای وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی در نظر گرفته شود.
- د- با هماهنگی وزارت کشور شاخصهای مرتبط با آن وزارت بازبینی و نهایی شود.
- ح- شاخص آموزش در مهد کودک برای سازمان بهزیستی در نظر گرفته شود.

مصوبات جلسه سی و دوم

تاریخ تشکیل جلسه: ۸۸/۹/۲۲

- ۱- پیشنهاد کمیته عملیات و اجرای مقررات ترافیکی درخصوص "اقدامات مورد نظر جهت ارتقاء ایمنی راههای روستایی" در جلسه مورد تصویب اعضاء قرار گرفت (مطابق پیوست).
- ۲- روابط عمومی وزارت راه و ترابری با هماهنگی دبیرخانه کمیسیون ایمنی راهها از طرق مختلف همچون تهیه بروشور، تهیه کلیپ و اطلاع رسانی مناسب از طریق رسانهها نسبت به تبیین نقش و جایگاه و فعالیت های صورت پذیرفته توسط کمیسیون اقدام نماید.

۳- به منظور ارتقاء سطح فعالیت‌های کمیسیون از سایر مجموعه‌های ذیربط همچون نماینده خودروسازان و مجمع بانک‌ها برای شرکت در جلسات کمیسیون دعوت به عمل آید.

۴- با تشکیل دو کارگروه با عناوین کارگروه اقتصادی و تأمین منابع مالی و کارگروه تبلیغات موضوعات مرتبط به صورت تخصصی با حضور اعضاء پیگیری و تعیین تکلیف شود.

تاریخ تشکیل جلسه: ۸/۱۰/۸۸

مصوبات جلسه سی و سوم

این جلسه با حضور دو تن از نمایندگان محترم مجلس شورای برگزار گردید.

۱- جناب آقای دکتر بهبهانی- وزیر محترم راه و ترابری و رئیس کمیسیون ایمنی راهها

- باید به فکر تغییر شیوه حمل و نقل از جاده‌ای به ریلی باشیم. برای اینکار نیازمند بودجه کافی جهت افزایش شبکه ریلی در ۴ سال آینده هستیم.

- ضروری است جهت ارتقاء کنترل بر رانندگی، از سیستم‌های جدید هوشمند به جای روش‌های قدیمی استفاده شود.

- جهت ارتباط مؤثر و بهره‌مندی از نظرات و راهنمایی‌های مجلس محترم شورای اسلامی، کمیسیون ایمنی راهها در جلسات خود از نمایندگان محترم به عنوان عضو ناظر دعوت به عمل خواهد آورد.

۲- آقای فرهاد بشیری- نماینده محترم مجلس شورای اسلامی

- کمیسیون باید راهکارها و برنامه‌های جدی خود در زمینه ارتقاء ایمنی جاده‌ای را مشخص و ارایه نماید.

- چرا هنوز آمارهای تصادفات رانندگی در نزد سازمان‌ها نگهداری شده و در اختیار دیگران قرار نمی‌گیرد تا مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته و برای برنامه‌ریزی‌های درست مورد استفاده قرار گیرد.

- برای بازنگری در قوانین لوائح مناسب از طرف دولت تهیه و به مجلس ارایه شود.
- علل حوادث به صورت ریز در کمیسیون همانند اتاق فکر مورد تحلیل قرار گرفته و از نتایج آن استفاده گردد.
- پژوهش‌های دانشگاهی مرتبط با ایمنی مورد استفاده کمیسیون در برنامه‌ریزی امور مدنظر قرار گیرد.
- به فکر ایجاد رادیوی رانندگی جهت در اختیار گذاشتن اطلاعات مفید به رانندگان باشیم.
- لذا مقرر گردید دبیرخانه کمیسیون نسبت به دعوت از نمایندگان محترم مجلس شورای اسلامی از کمیسیون‌های عمران و بهداشت، درمان و آموزش و ... برای برقراری ارتباط مؤثر و استفاده از پتانسیل‌های مجلس شورای اسلامی در جلسات آتی کمیسیون اقدامات لازم به عمل آورد.

مصوبات جلسه سی و چهارم تاریخ تشکیل جلسه: ۸۸/۱۱/۱۳

- ۱- طرح "لزوم ثبت محل دقیق تصادف با استفاده از دستگاه مکانیاب جغرافیایی" توسط کارشناسان پلیس راهور مورد تصویب قرار گرفت و مقرر شد سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای مطابق بند ۶ ماده ۲ آیین‌نامه مدیریت ایمنی حمل و نقل و سوانح رانندگی عوامل و خودروهای پلیس راه را به تدریج و متناسب با تأمین منابع مالی به دستگاه‌های مکانیاب تجهیز نماید.
- ۲- مقرر گردید سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای نسبت به مشارکت در برگزاری کارگاه‌های تخصصی کارشناسان پلیس راه که مجری بررسی و ثبت عوامل تصادفات می‌باشند، به نحو مقتضی اقدام نماید.
- ۳- پیشنهاد لایحه دو فوریتی "الزام بستن کمربند ایمنی برای تمامی سرنشینان وسایل نقلیه" مورد تصویب قرار گرفت و مقرر شد جهت سیر مراحل به هیات وزیران ارسال گردد.

۴- حضور نماینده ستاد دیه به عنوان عضو مدعو در جلسات کمیسیون ایمنی راهها مورد تصویب قرار گرفت. همچنین مقرر شد دبیرخانه کمیسیون در خصوص حضور نماینده‌ای از صندوق تأمین خسارات بدنی بررسی لازم به عمل آورد.

تاریخ تشکیل جلسه: ۸۸/۱۲/۲۳

مصوبات جلسه سی و پنجم

- ۱- مقرر شد نظرات اصلاحی اعضاء کمیسیون جهت ارتقاء کیفیت فیلم معرفی فعالیت‌ها و اهداف کمیسیون جهت ارائه در هیئت دولت به شرح زیر در اعمال شود:
- در ابتدا مقایسه‌ای از وضعیت فعلی با وضعیت گذشته تصادفات رانندگی ارائه شود.
- فعالیت‌های کمیسیون نمود بیشتری در فیلم داشته باشد.
- به بحث بیماری تصادف به عنوان عامل اول در بلایایی که در ایران به مرگ و میر منجر می‌شود، پرداخته شود.
- در درخواست برای ارتقاء جایگاه کمیسیون اصرار بر ارتقاء به سطح شورای عالی با ریاست رئیس جمهور باشد.
- با توجه به رشد سریع وسایل نقلیه، آمار کشته به تعداد خودرو در فیلم می‌تواند نمود بیشتری از بهبود وضعیت ایمنی داشته باشد.
- فعالیت‌های کمیسیون به صورت طبقه‌بندی شده در فیلم ارائه شود.
- نقش و لوگوی اعضاء کمیسیون در فیلم ارائه شود.
- بنا بر پیشنهاد آقای دکتر افندی‌زاده از واژه جابجایی بجای سفر در مکاتبات و گزارش‌ها استفاده شود.
- مقرر شد از شرکت‌کنندگان در اجراء طرح نوروزی توسط وزیر محترم راه و ترابری و رئیس کمیسیون ایمنی راهها تقدیر به عمل آید.

مصوبات جلسه سی و ششم

تاریخ تشکیل جلسه: ۱۳۸۹/۳/۳۰

با توجه به تهیه اولین شماره نشریه "خبرنامه سیمای ایمنی راه"، از مجموعه پلیس راه کشور و سازمان راهداری درخواست می شود تا نسبت به رایه گزارش و خبرهای مناسب با این نشریه به عنوان ارگان رسمی کمیسیون ایمنی راهها اقدام و همکاری لازم را معمول داشته باشند.

۱- کلیات برگزاری کنفرانس بین المللی ایمنی راه مورد تصویب قرار گرفت و مقرر شد:

الف- ایمنی راههای روستایی به عنوان یکی از موضوعات کنفرانس نیز تعیین شود و معاونت راه روستایی پیشنهادات خود در مورد موضوعات مطرح در این بخش را رایه کند.

ب- دستگاہها ضمن همکاری در هدایت و راهبری یکی از کمیته های علمی کنفرانس، نظرات خود را برای نهایی نمودن چارچوب برگزاری کنفرانس در اختیار دبیرخانه کمیسیون قرار دهد.

۲- مقرر شد بر اساس آیین نامه مدیریت ایمنی حمل و نقل و سوانح رانندگی کارگروه آمار و اطلاعات کمیسیون ایمنی به عنوان مرجع تحلیل و رایه گزارش تصادفات رانندگی عمل نموده و گزارشها را به طور منظم بهمراه رایه راهکارهای بهبود وضعیت ایمنی در جلسات کمیسیون رایه نماید.

۳- کلیات فعالیتها و اولویتهای کمیسیون ایمنی استانی مورد تصویب اعضاء قرار گرفت و بر نکات زیر تاکید شد:

الف- استانداران در حداقل دو جلسه کمیسیون ایمنی استانی- جلسه اول و جلسه پایانی هر سال- حضور داشته باشند.

ب- نتایج و مصوبات جلسات کمیسیون ایمنی استانها برای دستگاہهای عضو کمیسیون ایمنی ارسال شود.

ج- هماهنگی بین دستگاهها در سطح استانها برای پوشش مشترک در محدوده راههای برون‌شهری و درون‌شهری در خصوص ایمن‌سازی و ارائه خدمات پس از بروز سوانح رانندگی صورت گیرد.

مصوبات جلسه سی‌وهفتم

تاریخ تشکیل جلسه: ۱۳۸۹/۵/۲۴

- ۱- مقرر گردید روابط عمومی وزارت راه و ترابری فیلمی کوتاه در خصوص معرفی کمیسیون ایمنی راهها و اعضاء آن، نقش و عملکرد دستگاههای عضو کمیسیون در ارتقاء ایمنی رانندگی را برای ارائه و پخش در سیما تهیه نمایند.
- ۲- مقرر گردید دبیرخانه کمیسیون ایمنی راهها جهت حضور در کمیسیون بهداشت، درمان مجلس و همین‌طور کمیسیون عمران مجلس و ارائه گزارش عملکرد، هماهنگی لازم را به عمل آورد.
- ۳- مقرر گردید نمایندگان خودروسازان و وزارت صنایع و معادن به عنوان عضو مدعو در جلسات کمیسیون حضور داشته و دبیرخانه کمیسیون اقدام لازم را در این خصوص به عمل آورد.
- ۴- مقرر گردید کارگروه آمار و اطلاعات کمیسیون ایمنی راه نسبت به تشکیل جلسات منظم اقدام نموده و مطابق آیین‌نامه مدیریت ایمنی و سوانح رانندگی ابلاغیه ریاست جمهوری مبنای تحلیل اطلاعات وضعیت تصادفات رانندگی باشد و دستگاههای عضو همکاری لازم در این خصوص به عمل آورند.

مصوبات جلسه سی‌وهشتم

تاریخ تشکیل جلسه: ۱۳۸۹/۷/۹

- ۱- نسخه نهایی راهبرد ملی ایمنی راهها جهت ارسال به هیأت محترم وزیران مورد تصویب و تأیید اعضاء قرار گرفت.

۲- سه تصادف عمده به وقوع پیوسته در چند ماه اخیر مطرح شد و مقرر گردید تدابیر پیشگیرانه، مواجهه با تصادفات عمده در راههای کشور از جمله درخصوص موارد ذیل اتخاذ گردد:

- ارتقاء استاندارد وسایل نقلیه عمومی از جمله نحوه اتصال صندلی ها به عرشه خودرو،
- ایمن سازی محل حفاظها و نرده پل ها در راهها،
- افزایش نظارت بر فعالیت مدیران فنی شرکت های حمل مسافری،
- افزایش ایمنی محل ایستگاههای عوارضی.

۳-۷. کمیسیون های اجرایی ایمنی استانی

مطابق با بند ۸ ماده ۱۴ از فصل پنجم آیین نامه مدیریت ایمنی حمل و نقل و سوانح رانندگی (ابلاغیه شماره ۱۱۴۳۴۲/ت/۱۱۹۱ک مورخ ۱۳۸۸/۰۶/۰۴ رییس محترم جمهور)، دبیرخانه کمیسیون ایمنی راهها موظف است، نسبت به راه اندازی کمیسیون های اجرایی این آیین نامه در استان ها با هدف ایجاد ضمانت اجرایی لازم برای تحقق اهداف آیین نامه در استان ها اقدام نماید. در این راستا دبیرخانه کمیسیون اقدام به برقراری ارتباط با دبیرخانه کمیته های ایمنی استان ها که از قبل در بعضی از استان ها فعال بود، نموده است. این کمیسیون متشکل از اعضای ذیل می باشد:

- معاون عمرانی استاندار (رییس کمیسیون)
- مدیرکل راه و ترابری استان (دبیر)
- رییس پلیس راه استان،
- مدیرکل حمل و نقل و پایانه های استان،
- رییس اورژانس استان،
- مسؤول امداد و نجات هلال احمر استان،
- مدیرکل مخابرات استان،
- دبیر شورای هماهنگی ترافیک استان.

• وظایف و مأموریت‌ها اصلی کمیسیون‌های استانی:

- هماهنگی‌های اجرایی بین پلیس راه، راهداری، اورژانس و هلال احمر به منظور هدفمند کردن اقدامات، در راستای اهداف و اولویت‌های طرح و نیز پیگیری مصوبات مرتبط با حوزه مأموریتی هر سازمان تا حصول به نتیجه،
- پیگیری تقویت تجهیزات رده‌های مرتبط با امور امداد و نجات جاده‌ای از طریق مقدمات مسؤول ذیربط استانی،
- اجرای مصوبات کمیسیون در سطح استان‌ها،
- احصای مشکلات مناطق به کمیسیون.



شکل ۳-۸: تصویری از جلسه کمیته ایمنی استان خراسان جنوبی.

• اقدامات مهم و کلیدی کمیسیون‌های ایمنی استان‌ها

- مهم‌ترین موضوعاتی که به عنوان عملکرد این کمیسیون در سطح استان‌ها در حال پیگیری است به شرح زیر است:
- ۱- تشکیل بانک اطلاعات تصادفات،
 - ۲- انجام عملیات هماهنگی میان دستگاهها در خصوص نحوه عمل در تصادفات رانندگی،

۳- انجام فعالیت‌های رسانه‌ای برای بحث فرهنگ‌سازی،

۴- هماهنگی در عملیات ایمن‌سازی محورها،

۵- چاپ و نشر بروشورهای مرتبط با ایمنی.

۳-۸. اهم برنامه‌های آتی کمیسیون ایمنی راهها (در دوره زمانی برنامه پنجم توسعه)

بر اساس نتایج تحلیل وضعیت موجود، برنامه‌های توسعه کشور و به منظور تأمین نیازها و اولویت‌های دستیابی به ایمنی رانندگی، کمیسیون ایمنی راهها ضمن تمرکز بر ارتقاء زیرساخت‌ها و امکانات در سطح راهها و تلاش برای بهبود وضعیت راهها، خودرو و امدادسانی، تلاش دارد تا بر دو مقوله مدیریت ایمنی و مهندسی ایمنی تمرکز داشته و ضمن کنترل روند رشد تصادفات و تلفات، برنامه‌های درازمدتی را برای کاهش تلفات ناشی از تصادفات رانندگی و افزایش سطح ایمنی به مرحله اجراء درآورد. بر این اساس تمرکز کمیسیون ایمنی راهها بر فعالیت‌های زیر خواهد بود:

۱- انتخاب رویکردی سیستمی در حل معضل تصادفات رانندگی به جای محوریت

قرار گرفتن یک دستگاه یعنی: مجموعه‌ای در جایگاه عالی کشوری می‌بایست به

طور خاص نظارت و پایش وضعیت ایمنی و فرهنگ‌سازی ایمنی را صورت داده

و مرجع برنامه‌ریزی راهبردی برای تحولی ملی در بهبود ایمنی رانندگی در کشور

قرار گیرد. به طور مشخص ارتقاء جایگاه کمیسیون ایمنی راهها و تقویت آن به

سطح شورا (به ریاست رئیس محترم جمهور) مدنظر قرار گیرد.

۲- تقویت دبیرخانه کمیسیون ایمنی راهها و اختصاص اعتبار مشخص برای امور

تخصصی و کارشناسی آن،

۳- تأمین بودجه ضروری برای ارتقاء ایمنی دستگاه‌های مرتبط براساس یک برنامه

عملیاتی هماهنگ، مشخص و قابل ارزیابی،

۳- ایجاد کمیسیون / کمیته یا کارگروه ویژه در مجلس جهت حمایت از فعالیت‌های

مرتبط با بهبود ایمنی در کشور،

- ۴- تصویب طرح استفاده از درصدی از جرایم رانندگی جهت خرید خدمت دوربینهای کنترل سرعت،
- ۵- افزایش بازدارندگی و کارآیی جرایم راهنمایی و رانندگی و توقیف گواهینامه‌ها در صورت تکرار تخلفات خطرناک و حادثه‌ساز،
- ۶- تعیین متولی مشخص برای آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی و نهادینه کردن آموزش‌ها در صدا و سیما و آموزش و پرورش (مهد کودک‌ها، پیش‌دبستانی، دبستانی و راهنمایی) و حتی سربازخانه‌ها،
- ۷- افزایش بودجه وزارت راه و ترابری در جهت تکمیل طرح دو بانده کردن راهها،
- ۸- ارتقاء استاندارد خودروهای تولید داخل از جمله در خصوص سیستم‌های حفاظتی همچون استحکام و یکپارچگی بدنه و نصب کیسه هوا و کمربند استاندارد و ترمز ¹ABS،
- ۹- فعال‌سازی و توسعه فعالیت‌های کمیسیون‌های اجرایی ایمنی استانی و پشتیبانی از فعالیت‌های آنها به نحوی که بهبود ایمنی در استان‌ها و مناطق روستایی و از جمله مناطق محروم، نهادینه شود،
- ۱۰- پیگیری اجراء طرح راهبردی بهبود ایمنی راهها که توسط اعضاء کمیسیون تهیه شده و بدنبال آن اجراء دو برنامه عملیاتی مشخص ۵ ساله، تا دستیابی تعداد تلفات رانندگی به صد هزار نفر جمعیت از عدد ۳۱ به عدد ۱۴ در سال ۱۳۹۷،
- ۱۱- با توجه به گستردگی مجموعه‌های مؤثر در بهبود ایمنی راهها تجربه کشورهای پیشرو ایمنی لزوم ایجاد نهادی به منظور مدیریت هماهنگی این تعداد دستگاههای مختلف با ریاست عالیترین مقام اجرایی کشور، که پیگیری موضوع و لایحه پیشنهادی آن (در قالب ماده ۸۵ قانون برنامه چهارم توسعه اقتصادی و اجتماعی کشور) در مراحل تصویب در هیات دولت می‌باشد دیده می‌شود.

1. Anti-lock Braking System: ABS

۴

راهبرد ملی ایمنی

راههای ایران

۱. مقدمه

تصادفات ترافیکی در حال حاضر به صورت یک معضل اجتماعی در سطح جهان مطرح است که همه ساله جان تعداد زیادی از مردم را گرفته و هزینه‌های هنگفتی را به جامعه وارد می‌نماید. درخصوص کشور ایران که هم اکنون در مرحله رشد فزاینده وسایل نقلیه و به دنبال آن افزایش تعداد تصادفات و خسارات ناشی از آن قرار دارد، این مسأله با اهمیت بیشتری روبرو می‌باشد.

هر انسان، منحصر به فرد و غیر قابل جایگزین است و پذیرفته نیست که بیش از ۲۳۰۰۰ نفر از هموطنانمان هر ساله بر اثر تصادفات جاده‌ای کشته و بیش از ۷۰۰ هزار نفر مصدوم شوند^۱. تلفات ناشی از تصادفات رانندگی در ایران با آمار شهدای معزز در طول ۸ سال جنگ تحمیلی قابل مقایسه است^۲.

توجه و سرمایه‌گذاری درخصوص ایمنی ترافیک و به کار بستن تدابیر لازم و انجام اقدامات همه جانبه به منظور مهار و کاهش تصادفات، از اولویتهایی است که باید در

۱. براساس آمار ارائه شده از سوی وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی ۷۱۸۰۰۷ نفر از هموطنان مادر تصادفات رانندگی سال ۱۳۸۷ مجروح و مصدوم شدند.

۲. در هشت سال جنگ تحمیلی بالغ بر ۲۱۸۷۶۷ نفر از هموطنان ما به شهادت رسیدند که به طور متوسط بیش از ۲۷۰۰۰ نفر در هر سال می‌باشد.

سیاستگذاری کلان کشور در نظر گرفته شود و با الهام از این کلام الهی (آیه ۳۲ سوره مائده) که می‌فرماید: "هر کس که نفسی را از مرگ نجات دهد، مثل آن است که همه مردم را نجات داده است"، اهمیت موضوع بیش از پیش نمایان می‌گردد.

توجه به این نکته ضروری است که تصادفات رانندگی یک مشکل چند جانبه است و باید پذیرفت که هیچ دستگاهی به تنهایی نمی‌تواند مشکلات جدی و روزافزون ناشی از فقدان ایمنی را که در سال‌های آتی گریبانگیر کشور خواهد بود، رفع نماید و همکاری‌های همه‌جانبه و مؤثر تمامی دستگاه‌های کلیدی و دخیل در این امر لازم و ضروری می‌باشد.

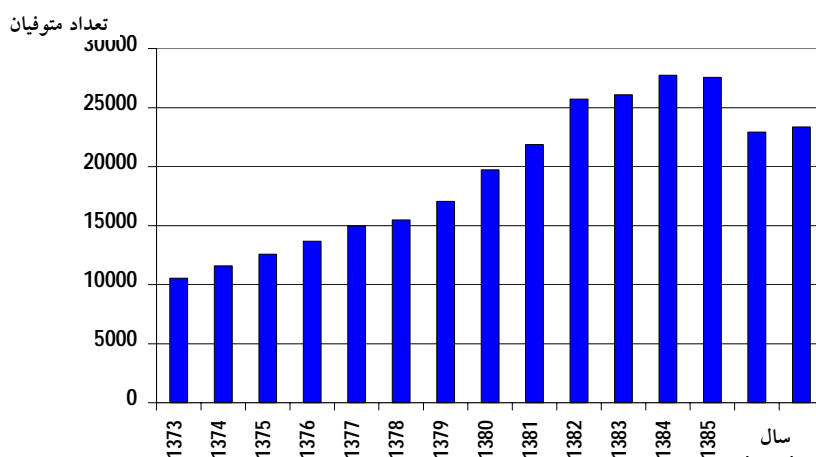
بررسی و مطالعه تجربیات جهانی نشان می‌دهد که می‌توان این شرایط را تغییر داد و در جهت ارتقای ایمنی به صورت پایدار گام برداشت. این امر نیازمند یک ساختار مرکزی قوی است که مسئولیت تدوین و اتخاذ سیاست‌ها و برنامه‌های صحیح و مناسب را بر عهده گیرد و با استفاده از تجربیات جهانی (پرهیز از اشتباهاتی که سایر کشورها مرتکب شده‌اند) و ساختارها و ابزارهای مؤثر در زمینه ارتقای ایمنی ایران می‌تواند به‌عنوان یک کشور الگو و نمونه در سطح منطقه و حتی جهان معرفی شود.

کشورهای پیشرو در ایمنی عموماً در قالب طرح‌های راهبردی چندین ساله موفق به مهار و کاهش معضل حوادث رانندگی شده‌اند. در خصوص کشورمان نیز چنانچه، راهبردها به درستی تعیین شده و پشتیبانی مالی و اجرایی کافی از آنها صورت پذیرد، اثرات مثبت و مؤثری در بهبود ایمنی راه‌ها برجای می‌گذارد. از این رو دبیرخانه کمیسیون ایمنی راه‌ها با استفاده از تمامی مطالعات انجام شده در کشور از جمله مطالعات طرح جامع ایمنی راه‌ها و بهره‌برداری از تجربیات سایر کشورهای پیشرو در بهبود ایمنی و کسب نقطه نظرات کارشناسان مهندسی مشاور سوئیژود، اقدام به تهیه سند راهبرد ملی ایمنی راه‌ها برای یک دوره ۱۰ ساله (۱۳۸۹-۱۳۹۸) نموده است. این سند نقش به‌سزایی در ایجاد هماهنگی‌های بین‌سازمانی و حرکت مستمر در جهت نیل به ایمنی پایدار خواهد داشت.

امید است با مسئولیت‌پذیری تمامی اقشار جامعه تلفات، مجروحان و خسارات ناشی از حوادث رانندگی کاهش چشمگیر یابد.

۲. وضعیت ایمنی رانندگی در کشور

آمار تلفات ناشی از تصادفات رانندگی بین سال‌های ۱۳۷۳ تا ۱۳۸۷ در نمودار (۱) ارزیابی شده است. با یک نگاه اجمالی می‌توان به این نتیجه رسید که تعداد متوفیان ناشی از تصادفات رانندگی تا سال ۱۳۸۴ روند افزایشی داشته که از سال ۱۳۸۵ این روند افزایشی تا حدی کنترل شده و در سال‌های ۱۳۸۶ و ۱۳۸۷ با روند کاهشی مواجه بوده است. تعداد تلفات ناشی از تصادفات رانندگی در سال ۱۳۸۷ به ۲۳۳۶۲ نفر رسید^[۱].



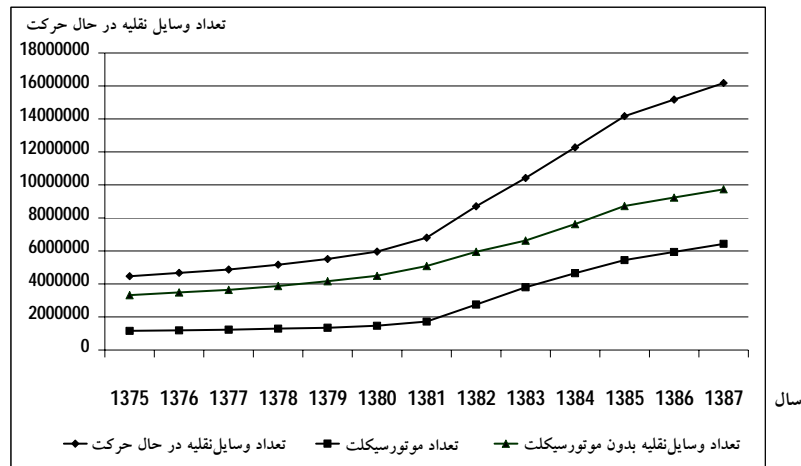
نمودار ۱: روند تغییرات تعداد متوفیان ناشی از تصادفات رانندگی در ایران بین سال‌های

۱۳۷۳ تا ۱۳۸۷ [۱].

این در حالی است که براساس آمارهای موجود [۲]، تعداد وسایل نقلیه در حال حرکت طی سال‌های اخیر به صورت فزاینده‌ای رو به افزایش بوده است به طوری که در انتهای سال ۱۳۸۷ به بیش از ۱۶ میلیون رسید، که بیش از ۶ میلیون آن را موتورسیکلت تشکیل می‌داد، و پیش‌بینی می‌شود در سال ۱۳۹۸، این تعداد به بیش از ۴۵ میلیون برسد. از سوی دیگر ایران به عنوان یک کشور در حال توسعه با نرخ فزاینده افزایش جمعیت نیز مواجه بوده

۱. تعداد مرگ و میر ناشی از تصادفات رانندگی در سال ۱۳۸۶ با کاهش چشمگیری (۱۶٪) مواجه بود که بخش عمده آن (حدود ۹٪) می‌تواند به دلایل مختلفی از جمله سهمیه‌بندی سوخت و اثر القایی آن در تیرماه و سرمای شدید هوا در ماه‌های آخر سال و بخش دیگر آن (حدود ۷٪) می‌تواند به دلیل بهبود پایدار ایمنی رانندگی در کشور باشد [۳].

است، به طوری که در ۳۰ سال گذشته جمعیت ایران دو برابر شده است (در انتهای سال ۱۳۸۷ جمعیت ایران به بیش از ۷۱ میلیون نفر رسید) [۴]. البته در سالهای اخیر این نرخ افزایش جمعیت تا حدودی کنترل شده و براساس نتایج مطالعات طرح جامع حمل و نقل در ایران، نرخ افزایش جمعیت ایران برای ده سال آینده در حدود ۱/۳۴٪ خواهد بود و پیش بینی ها نشان می دهد جمعیت ایران در سال ۱۳۹۸ به بیش از ۷۷ میلیون نفر خواهد رسید [۵].

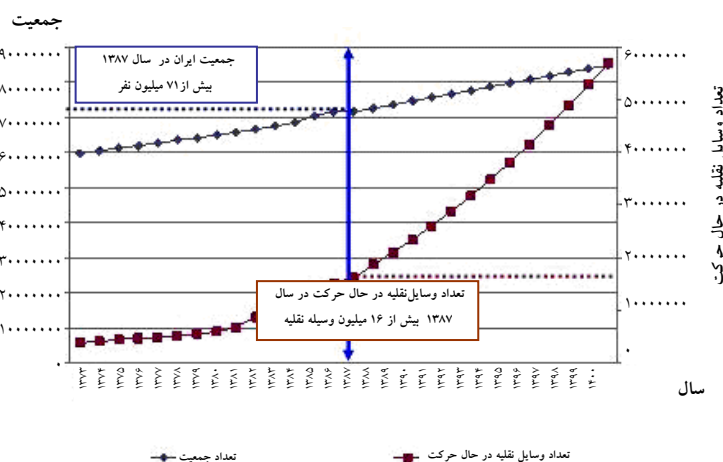


نمودار ۲: روند تغییرات تعداد وسایل نقلیه در حال حرکت در ایران [۲].

با این حال رشد تعداد وسایل نقلیه از میزان افزایش جمعیت پیشی گرفته و نرخ موتوریزاسیون که بیانگر تعداد وسایل نقلیه در حال حرکت به ازای هر هزار نفر جمعیت است در سالهای آتی با روند افزایشی مواجه خواهد بود و برآوردها نشان می دهد که این نرخ در ده سال آینده دو برابر خواهد شد^۱.

۱. نرخ موتوریزاسیون در سال ۱۳۸۷ در حدود ۲۲۶ است و برآوردها نشان می دهد این شاخص در سال ۱۳۹۷ به حدود ۵۵۲ (یعنی دو برابر) افزایش یابد.

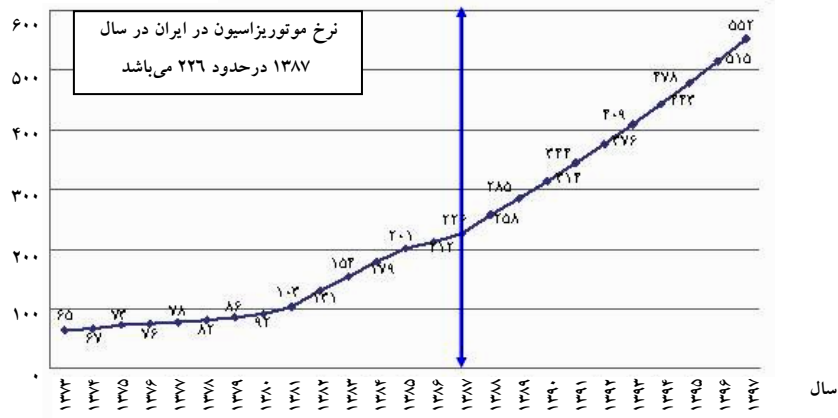
با بررسی تعداد تصادفات رانندگی و تلفات ناشی از آن در سال‌های اخیر می‌توان به این نتیجه رسید که ایران از نظر وضعیت تصادفات و تلفات ناشی از آنها در مرحله تثبیت^۱ قرار دارد، که یک مرحله بحرانی و حساس به شمار می‌رود. تمامی کشورهایی که در کنترل و کاهش تصادفات و تلفات ناشی از آنها موفق شده‌اند زمانی در این مرحله قرار گرفته‌اند.



نمودار ۳: تغییرات جمعیت و تعداد وسایل نقلیه در حال حرکت در ایران بین سال‌های ۱۳۷۳ تا ۱۳۸۷ و برآورد تغییرات برای ده سال آینده [۲ و ۴].

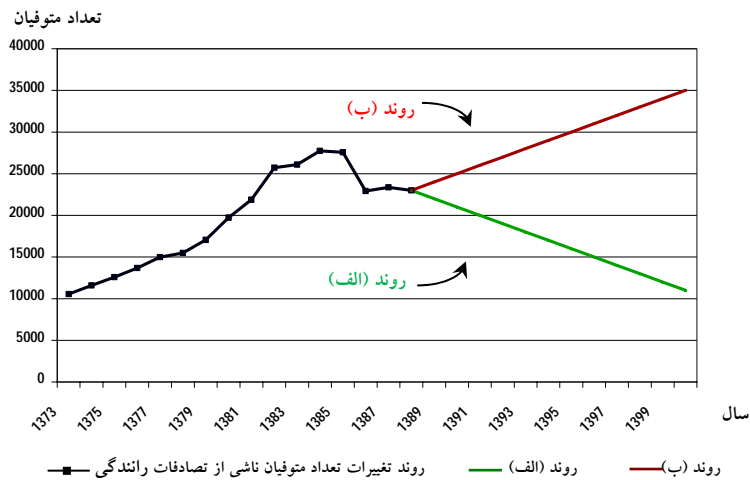
تجربیات این کشورها نشان می‌دهد، اگر اقدامات هماهنگ میان دستگاهی در جهت دستیابی به ایمنی پایدار به صورت مستمر و سازمان یافته ادامه و گسترش یابد، پس از مدتی کاهش معنی‌دار تصادفات رانندگی و تلفات ناشی از آنها آغاز می‌شود (روند الف در نمودار (۵)). ولی چنانچه کاهش‌های مقطعی در آمار تصادفات رانندگی باعث ایجاد تفکراتی مبنی بر حل مشکل تصادفات شده و سرمایه‌گذاری‌ها و فعالیت‌های دستگاه‌ها، کم‌رنگ و یا به صورت ناهماهنگ ادامه پیدا کند، پس از چند سال نه تنها روند تغییرات تعداد تصادفات و تلفات ناشی از آنها کنترل نمی‌شود، بلکه روند افزایشی آنها با شدت بیشتری قوت خواهد گرفت (روند ب در نمودار (۵)).

نرخ موتوریزاسیون



نمودار ۴: تغییرات نرخ موتوریزاسیون در سال‌های گذشته و برآورد تغییرات برای ده سال آینده.

بررسی روند تغییرات جمعیت و تعداد وسایل نقلیه در حال حرکت در ایران نیز موید همین مطلب است. بدان معنی که اگر تمامی دستگاه‌های زیربط در امر ایمنی به صورت هماهنگ و در قالب یک برنامه جامع با تمام قوا در جهت ارتقای ایمنی پایدار در سطح ملی اقدام نکنند، نه تنها روند فعلی تثبیت و کنترل تصادفات و تلفات ناشی از آنها حفظ نشده، بلکه بر تعداد تلفات ناشی از تصادفات رانندگی نیز افزوده خواهد شد.



نمودار ۵: پیش‌بینی وضعیت ایمنی رانندگی در ایران در صورت اتخاذ هر یک از رویکردهای مشخص.

۳. هزینه‌های ناشی از تصادفات رانندگی

براساس مطالعه‌ای که توسط پژوهشکده حمل و نقل وزارت راه و ترابری انجام گرفت مجموع هزینه تصادفات رانندگی در ایران در سال ۱۳۸۶ بالغ بر ۱۸۰۰۰۰ میلیارد ریال، یعنی در حدود ۷٪ تولید ناخالص ملی برآورد گردید [۷].

در این مطالعه؛

- ۴۷٪ هزینه‌ها مربوط به تصادفات در محدوده‌های شهری و ۵۳٪ هزینه‌ها مربوط به محدوده‌های برون شهری می‌باشد.
- هزینه تصادفات رانندگی برون شهری ایران به تنهایی در سال‌های اخیر بیش از ۱۰ برابر بودجه کل ساخت و نگهداری راه‌های کشور بوده است.
- هزینه متوسط یک فوت ناشی از تصادف رانندگی درون شهری حدود ۴۹۴۱ میلیون ریال و برای برون شهری ۵۷۷۲ میلیون ریال می‌باشد.
- هزینه متوسط یک جرح برای تصادفات شهری و برون شهری برای جرح سبک، جرح متوسط و جرح شدید به طور متوسط به ترتیب ۱۴۰/۸، ۱۴۶/۶ و ۴۰۶/۹ میلیون ریال می‌باشد.
- هزینه متوسط یک تصادف درون شهری خسارتی، جرحی و فوتی به ترتیب ۵۰/۷۵، ۲۹۶/۴۰ و ۵۶۳۳/۵۷ میلیون ریال می‌باشد.
- هزینه متوسط یک تصادف برون شهری خسارتی، جرحی و فوتی به ترتیب ۱۰۸/۷۹، ۶۳۵/۳۱ و ۱۲۰۷۵/۳ میلیون ریال می‌باشد.

براساس این مطالعه، هزینه‌های ناشی از تصادفات رانندگی به شرح زیر می‌باشد:

- صدمات وارد به سایر اشیاء (غیر از وسایل نقلیه) و حیوانات ۱٪،
- اختلال در جامعه و در محل کار و ضرورت جایگزینی افراد ۵٪،
- کاهش ظرفیت‌های عملکردی ۰٪،
- صدمات وارد به وسایل نقلیه ۱۷/۴٪،
- اوقات تلف شده یا مصرف شده و تأخیرها ۱/۵۰٪،

- افراد کشته شده، معلولیت‌های دائم، کاهش کیفیت زندگی و آثار فرهنگی و اجتماعی ۵۰/۲۰٪،
- درمان مجروحان ۱۱٪،
- هزینه‌های تربیتی و اصلاحی ۰/۲٪،
- (هزینه‌های اداری) پلیس، قوه قضائیه، بیمه و پزشکی قانونی ۱۳/۷۰٪.

۴. اصول

تجربیات کشورهای موفق در ارتقای ایمنی رانندگی نشان می‌دهد قبل از انجام هر اقدامی تمامی سیاستگذاران، مسئولان و کارشناسان مرتبط با عرصه ایمنی کشور باید اصولی را قبول نموده و سرلوحه تصمیمات خود قرار دهند، که مهمترین آنها عبارتند از:

۱. تصادفات رانندگی، اتفاقی نبوده و نتیجه یک اختلال در تعامل سیستم انسان، وسیله نقلیه، راه و محیط می‌باشد و اقدامات باید در جهت انجام شود که تعداد این اختلالات را کاهش داده یا در صورت بروز، از عواقب و نتایج آن بکاهد.
۲. توانایی‌های فیزیکی و ذهنی و محدودیت‌های بشر، شناخته شده است و بنابراین ارائه دهندگان خدمات حمل و نقل باید سیستم حمل و نقل را به نحوی طراحی کنند که تشویق‌کننده رفتار ایمن بوده و به نحوی بخشنده باشد بدان معنی که حتی اگر کاربر راه مرتکب اشتباهی شد، در برابر عواقب مرگبار یا جدی از او محافظت نماید. به عبارت دیگر، نباید یک خطای کاربر راه، جریمه مرگ را برای او به دنبال داشته باشد.
۳. ارتقای ایمنی راه یک موضوع چند وجهی بوده و مسئولیت آن نیز بر عهده چندین دستگاه می‌باشد و دستیابی به آن در صورتی امکان پذیر است که تمامی ذینفعان با همکاری یکدیگر یک برنامه اجرایی جامع و همه جانبه را پیاده کنند.
۴. تمامی دستگاه‌هایی که مسئولیت ایمنی راه‌ها را بر عهده دارند باید ظرفیت طراحی و اجرای اقدامات ایمنی مؤثر را در بخش خود داشته باشند و چنانچه این

- ظرفیت وجود نداشته باشد، باید اقداماتی در جهت ایجاد و توسعه چنین ظرفیت و قابلیت انجام دهند.
۵. مخارج صرف شده برای ارتقای ایمنی راه، سرمایه‌گذاری بوده و هزینه‌ای نمی‌باشد.
 ۶. اقدامات مؤثر ایمنی راه باید تداوم داشته باشد و مبتنی بر تحلیل کارشناسی و رویکردهای علمی، منطقی و بومی اتخاذ شود، به این صورت که با تحلیل اطلاعات تصادفات، مشکلات زیربنایی و اصلی مشخص شده، اقدامات مناسب برنامه‌ریزی و اجرا گردیده، سپس نتایج انجام این اقدامات، مورد پایش و ارزیابی مستمر قرار گیرد.
 ۷. بکارگیری رویکرد مشارکت همه جانبه دستگاه‌های دولتی، بخش خصوصی و سازمان‌های غیردولتی (*NGO's*) مؤثرترین و بهترین راه برای ارتقای ایمنی راهها می‌باشد.
 ۸. تمامی دستگاه‌های مسؤول باید به اطلاعات صحیح تصادفات دسترسی داشته باشند، چرا که اطلاعات مناسب منجر به اقدامات مؤثر می‌شود که در هر بخش باید انجام گیرد.
 ۹. گروه‌های مختلف کاربران راه از میزان ایمنی یکسان برخوردار نیستند و باید با توسعه عدالت به ویژگی‌های هر یک از آنها توجه شود. (همچون عابران پیاده، دوچرخه‌سواران، افراد دارای نقص عضو و یا ناتوانی‌های جسمی - حرکتی)
 ۱۰. سرمایه‌گذاری‌های لازم جهت تقویت سازمان‌ها و دستگاه‌های مسؤول در ارتقای ایمنی راهها بر عهده دولت می‌باشد و در جهت اجرای مناسب وظایف و موارد اشاره شده در برنامه‌های اجرایی مصوب، از دستگاه‌ها حمایت کامل را به عمل می‌آورد.
 ۱۱. موفقیت در دستیابی به اهداف این راهبرد در گرو ایجاد انگیزه‌های مناسب و مداخلات مقتضی از سوی سیاستگذاران کلان کشور می‌باشد.

۵. چشم انداز

استفاده ایمن از راه برای تمامی اقشار جامعه.

۶. هدف کمی

- کاهش شاخص تلفات رانندگی به ۱۰۰ هزار نفر جمعیت در دوره ۱۰ساله به طوری که مقدار این شاخص در انتهای سال ۱۳۹۸ به عدد ۹ برسد (این شاخص در انتهای سال ۱۳۸۷ حدوداً ۳۳ محاسبه گردید). در تعیین میزان این شاخص لزوم کاهش سالانه ۱۰٪ تلفات رانندگی مطابق بخش ۳ از بند " و " ماده ۱۶۳ قانون برنامه پنجساله پنجم توسعه جمهوری اسلامی ایران لحاظ گردیده است. در طی اجرای این طرح راهبردی ارتقای ایمنی رانندگی، کاهش قابل توجه تصادفات جرحی و خسارتی مورد انتظار است.

۷. اهداف راهبردی

به منظور دستیابی به اهداف کمی ۱۰ ساله و با توجه به چالش‌های اصلی تهدیدکننده سلامت افراد جامعه به واسطه تصادفات رانندگی و مطالعات متعدد انجام شده از جمله مطالعات جامع ایمنی حمل و نقل کشور، ۱۶ هدف راهبردی و ۹۶ راهبرد مشخص به شرح ذیل تعیین می گردند:

۱-۷. کاهش تخطی از سرعت مجاز

راهبرد ۱-۱) افزایش آگاهی رانندگان از تبعات رانندگی با سرعت غیرمجاز

دستگاه مسئول: دستگاه‌های متولی آموزش و فرهنگ‌سازی

دستگاه همکار: _____

راهبرد ۲-۱) تشدید مجازات متخلفان از سرعت مجاز (افزایش مجازات به صورت

پلکانی)

دستگاه مسؤل: - وزارت راه و ترابری (برون شهری)

- وزارت کشور (درون شهری)

دستگاه همکار: پلیس راهور ناجا

راهبرد ۱-۳) توسعه سیستم‌های نظارت و کنترل در خصوص رانندگی با سرعت

غیرمجاز در سطح شبکه راه‌ها با تأکید بر راه‌های پرتصادف

(دوربین‌های کنترل سرعت و ...)

دستگاه مسؤل: - وزارت راه و ترابری (برون شهری)

- وزارت کشور (درون شهری)

دستگاه همکار: پلیس راهور ناجا

راهبرد ۱-۴) بکارگیری روش‌های مدیریت سرعت و آرام‌سازی ترافیک در راه‌ها از

جمله در مناطق مسکونی و مبادی شهرها

دستگاه مسؤل: - وزارت راه و ترابری (برون شهری)

- وزارت کشور (درون شهری)

دستگاه همکار: ___

۲-۷. ارتقای ایمنی موتورسیکلت سواران

راهبرد ۱-۲) ارتقای نظام آموزش موتورسیکلت سواران

دستگاه مسؤل: پلیس راهور ناجا

دستگاه همکار: کمیسیون

راهبرد ۲-۲) ترویج و توسعه استفاده از کلاه و سایر پوشش‌های ایمنی (مانند

دستکش، چکمه و لباس مناسب) برای موتورسیکلت سواران

دستگاه مسؤل: دستگاه‌های متولی آموزش و فرهنگ‌سازی

دستگاه همکار: وزارت صنایع و معادن

راهبرد ۲-۳) تجهیز موتورسیکلت‌ها به سیستم‌های خودکار کنترل و تطبیق سرعت

دستگاه مسئول: وزارت صنایع و معادن

دستگاه همکار: ___

راهبرد ۲-۴) ارتقا و اجرای استانداردهای اجباری موتورسیکلت

دستگاه مسئول: مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران

دستگاه همکار: - وزارت صنایع و معادن

- بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران

راهبرد ۲-۵) تشدید مجازات تخلفات خطرناک موتورسیکلت سواران از جمله عدم

استفاده از کلاه ایمنی

دستگاه مسئول: - وزارت راه و ترابری

- وزارت کشور

دستگاه همکار: پلیس راهور ناجا

راهبرد ۲-۶) بهبود وضعیت طراحی و ایمن‌سازی راه‌ها براساس نیاز موتورسیکلت

سواران

دستگاه مسئول: - وزارت راه و ترابری (برون‌شهری)

- وزارت کشور (درون‌شهری)

دستگاه همکار: ___

۳-۷. ارتقای ایمنی عابران پیاده

راهبرد ۳-۱) افزایش آگاهی عمومی از خطرات تهدیدکننده عابران پیاده

دستگاه مسؤل: دستگاه‌های متولی آموزش و فرهنگ‌سازی
دستگاه همکار: ___

راهبرد ۲-۳) توسعه آموزش‌های ویژه برای آمدوشد ساکنان حاشیه‌راهها
دستگاه مسؤل: دستگاه‌های متولی آموزش و فرهنگ‌سازی
دستگاه همکار: - وزارت راه و ترابری (برون‌شهری)
- وزارت کشور (درون‌شهری)

راهبرد ۳-۳) مدیریت دسترسی عابران پیاده به شبکه راهها
دستگاه مسؤل: - وزارت راه و ترابری (برون‌شهری)
- وزارت کشور (درون‌شهری)
دستگاه همکار: ___

راهبرد ۴-۳) توسعه تجهیزات و زیرساخت‌های ویژه برای آمدوشد ساکنان حاشیه
راهها و لزوم آرام‌سازی ترافیک در مناطق مسکونی و مبادی شهرها
دستگاه مسؤل: - وزارت راه و ترابری (برون‌شهری)
- وزارت کشور (درون‌شهری)
دستگاه همکار: ___

راهبرد ۵-۳) بهبود وضعیت طراحی و ایمن‌سازی راهها با هدف ایجاد محیط ایمن
برای عابران پیاده
دستگاه مسؤل: - وزارت راه و ترابری (برون‌شهری)
- وزارت کشور (درون‌شهری)
دستگاه همکار: پلیس راهور ناجا

راهبرد ۳-۶) توسعه سیستم‌ها و روش‌های نظارت، کنترل و اعمال قانون بر رفتار ترافیکی عابران پیاده
 دستگاه مسئول: - پلیس راهور ناجا
 - وزارت راه و ترابری (برون‌شهری)
 - وزارت کشور (درون‌شهری)
 دستگاه همکار: ___

راهبرد ۳-۷) اجباری شدن استاندارد ایمنی وسایل نقلیه در برخورد با عابران پیاده
 دستگاه مسئول: مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران
 دستگاه همکار: کمیسیون

۴-۷. کاهش معضل خستگی در رانندگان

راهبرد ۴-۱) افزایش آگاهی رانندگان در خصوص تبعات رانندگی در حین خستگی
 دستگاه مسئول: دستگاه‌های متولی آموزش و فرهنگ‌سازی
 دستگاه همکار: ___

راهبرد ۴-۲) بهبود و توسعه روش‌ها و سیستم‌های نظارت بر ساعت کاری مجاز رانندگان حمل‌ونقل عمومی بار و مسافر
 دستگاه مسئول: - وزارت راه و ترابری (برون‌شهری)
 - وزارت کشور (درون‌شهری)
 دستگاه همکار: پلیس راهور ناجا

راهبرد ۴-۳) توسعه و تجهیز استراحتگاه‌های بین راهی
 دستگاه مسئول: وزارت راه و ترابری (برون‌شهری)
 دستگاه همکار: ___

راهبرد ۴-۴) کاهش یکنواختی محیط راه در مسیرهای طولانی
 دستگاه مسئول: وزارت راه و ترابری (برون‌شهری)
 دستگاه همکار: ___

راهبرد ۴-۵) تشدید مجازات رانندگان متخلف از قانون و ضوابط ساعت کاری
 مجاز
 دستگاه مسئول: وزارت راه و ترابری (برون‌شهری)
 دستگاه همکار: پلیس راهور ناجا

راهبرد ۴-۶) توسعه روش‌های مناسب کاهش خروج وسایل نقلیه از مسیر
 دستگاه مسئول: وزارت راه و ترابری (برون‌شهری)
 دستگاه همکار: ___

راهبرد ۴-۷) توسعه سامانه‌های درون خودرویی مؤثر بر هشدار خواب‌آلودگی
 دستگاه مسئول: وزارت صنایع و معادن
 دستگاه همکار: وزارت راه و ترابری

۵-۷. بهبود وضعیت استفاده از کمربند ایمنی

راهبرد ۵-۱) افزایش آگاهی عمومی از اثر بخشی استفاده از کمربند ایمنی و کلاه ایمنی
 دستگاه مسئول: دستگاه‌های متولی آموزش و فرهنگ‌سازی
 دستگاه همکار: ___

راهبرد ۵-۲) توسعه قوانین بازدارنده در خصوص موارد عدم استفاده از کمربند
 ایمنی و کلاه ایمنی توسط رانندگان و سرنشینان
 دستگاه مسئول: - وزارت راه و ترابری (برون‌شهری)

- وزارت کشور (درون شهری)

دستگاه همکار: پلیس راهور ناجا

راهبرد ۳-۵) توسعه روش های نظارت بر استفاده از کمربند ایمنی و کلاه ایمنی

توسط رانندگان و سرنشینان

دستگاه مسؤول: - پلیس راهور ناجا

- وزارت راه و ترابری (برون شهری)

- وزارت کشور (درون شهری)

دستگاه همکار: ___

راهبرد ۴-۵) بهبود طراحی و فناوری ساخت کمربند ایمنی و کلاه ایمنی متناسب با

انواع وسایل نقلیه تولید داخل

دستگاه مسؤول: وزارت صنایع و معادن

دستگاه همکار: ___

۶-۷ . کاهش استعمال مواد مخدر، الکل و مواد محرک

راهبرد ۱-۶) افزایش آگاهی نسبت به تبعات رانندگی تحت تأثیر مواد مخدر، الکل

و مواد محرک

دستگاه مسؤول: دستگاه های متولی آموزش و فرهنگ سازی

دستگاه همکار: ___

راهبرد ۲-۶) توسعه قوانین بازدارنده، درخصوص رانندگی تحت تأثیر مواد مخدر،

الکل و مواد محرک

دستگاه مسؤول: وزارت کشور

دستگاه همکار: کمیسیون

راهبرد ۶-۳) توسعه ابزارهای بازدارنده و کنترلی رانندگی تحت تأثیر مواد مخدر،

الکل و مواد محرک

دستگاه مسؤل: پلیس راهور ناجا

دستگاه همکار: - وزارت راه و ترابری (برون شهری)

- وزارت کشور (درون شهری)

- وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی

راهبرد ۶-۴) تشدید و توسعه اعمال قانون در مورد مصرف مواد مخدر، الکل و

مواد محرک توسط رانندگان

دستگاه مسؤل: پلیس راهور ناجا

دستگاه همکار: - وزارت راه و ترابری (برون شهری)

- وزارت کشور (درون شهری)

راهبرد ۶-۵) توسعه روش‌های نظارت و کنترل رانندگان به خصوص رانندگان

حمل و نقل عمومی بار و مسافر

دستگاه مسؤل: - وزارت راه و ترابری (برون شهری)

- وزارت کشور (درون شهری)

دستگاه همکار: پلیس راهور ناجا

۷-۷. بهبود رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی

راهبرد ۷-۱) افزایش آگاهی عمومی در خصوص مقررات راهنمایی و رانندگی

دستگاه مسؤل: دستگاه‌های متولی آموزش و فرهنگ‌سازی

دستگاه همکار: ___

راهبرد ۷-۲) ارتقای مهارت‌های ادراکی کاربران راه در درک و پیش‌بینی خطر

دستگاه مسؤل: دستگاه‌های متولی آموزش و فرهنگ‌سازی
دستگاه همکار: __

راهبرد ۳-۷) ارتقای نظام آموزش‌های مربوط به اخذ و تمدید گواهینامه رانندگی
دستگاه مسؤل: پلیس راهور ناجا
دستگاه همکار: کمیسیون

راهبرد ۴-۷) استانداردسازی و نظارت بر آموزشگاه‌ها و مراکز آموزش رانندگی در
سطح کشور
دستگاه مسؤل: وزارت کشور
دستگاه همکار: - پلیس راهور ناجا
- وزارت راه و ترابری

راهبرد ۵-۷) بازنگری و به روز نمودن قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی با
لحاظ کردن افزایش بازدارندگی
دستگاه مسؤل: وزارت کشور
دستگاه همکار: - پلیس راهور ناجا
- وزارت راه و ترابری

راهبرد ۶-۷) اجرای سیستم ارزیابی رانندگان مبتنی بر امتیاز برای تمامی رانندگان
در سراسر کشور
دستگاه مسؤل: - وزارت راه و ترابری (برون‌شهری)
- وزارت کشور (درون‌شهری)
دستگاه همکار: پلیس راهور ناجا

راهبرد ۷-۷) کنترل و نظارت هدفمند بر رفتارهای پرخطر رانندگان

دستگاه مسؤل: پلیس راهور ناجا
 دستگاه همکار: - وزارت راه و ترابری
 - وزارت کشور

راهبرد ۷-۸) ارتقای مهارت‌های تخصصی نیروی پلیس
 دستگاه مسؤل: پلیس راهور ناجا
 دستگاه همکار: __

راهبرد ۷-۹) ارتقای توان عملیاتی و تجهیزاتی نیروی پلیس به ویژه در برخورد با
 رانندگی‌های خطرناک
 دستگاه مسؤل: پلیس راهور ناجا
 دستگاه همکار: __

راهبرد ۷-۱۰) توسعه آموزش‌های تخصصی مورد نیاز کاربران راه به خصوص رانندگان
 حرفه‌ای در جهت آشنایی و رعایت قوانین و مقررات ویژه و تکمیلی
 دستگاه مسؤل: - وزارت راه و ترابری (برون‌شهری)
 - وزارت کشور (درون‌شهری)
 دستگاه همکار: پلیس راهور ناجا

۸-۷. توسعه و بهره‌برداری از نظام جامع اطلاعات تصادفات

راهبرد ۸-۱) طراحی و پیاده‌سازی نظام جامع و یکپارچه اطلاعات تصادفات،
 تلفات و مصدومان کشور
 دستگاه مسؤل: کمیسیون
 دستگاه همکار: - پلیس راهور ناجا
 - وزارت راه و ترابری

- سازمان پزشکی قانونی کشور
- وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی

راهبرد ۸-۲) تکمیل و توسعه زیرساخت‌های لازم برای جمع‌آوری اطلاعات

تصادفات

دستگاه مسئول: کمیسیون

دستگاه همکار: - پلیس راهور ناجا

- وزارت راه و ترابری
- سازمان پزشکی قانونی کشور
- وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی
- وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات

راهبرد ۸-۳) استانداردسازی و ارتقای کیفیت اطلاعات تصادفات

دستگاه مسئول: کمیسیون

دستگاه همکار: - پلیس راهور ناجا

- وزارت راه و ترابری
- سازمان پزشکی قانونی کشور
- وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی

راهبرد ۸-۴) نظام‌مند نمودن و تسهیل دسترسی به اطلاعات تصادفات برای کلیه

کاربران ذیربط

دستگاه مسئول: کمیسیون

دستگاه همکار: - پلیس راهور ناجا

- وزارت راه و ترابری
- سازمان پزشکی قانونی کشور

- وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی

راهبرد ۸-۵) بهبود روش ارزیابی طرحها و اقدامات مربوط به ایمنی به کمک

سیستم جامع اطلاعات تصادفات

دستگاه مسؤل: کمیسیون

دستگاه همکار: ___

راهبرد ۸-۶) بهبود روش ارزیابی عملکرد متولیان و دست‌اندرکاران ایمنی راه در

جهت دستیابی به اهداف راهبردی تعیین شده به کمک سیستم جامع

اطلاعات تصادفات

دستگاه مسؤل: کمیسیون

دستگاه همکار: ___

۷-۹. ارتقای وضعیت طراحی، ساخت و نگهداری ایمن شبکه راهها

راهبرد ۹-۱) توسعه رویکرد استفاده از اقدامات کم هزینه در ایمنی راهها

دستگاه مسؤل: - وزارت راه و ترابری (برون شهری)

- وزارت کشور (درون شهری)

دستگاه همکار: ___

راهبرد ۹-۲) ارتقای ایمنی حاشیه راهها (ملایم‌سازی شیبها، حذف موانع حاشیه

راه و ...)

دستگاه مسؤل: - وزارت راه و ترابری (برون شهری)

- وزارت کشور (درون شهری)

دستگاه همکار: ___

راهبرد ۳-۹) توسعه و بهبود نظام اصلاح نقاط پرتصادف در شبکه راههای موجود و آشکارسازی نقاط اصلاح نشده با نصب علائم ویژه
 دستگاه مسئول: - وزارت راه و ترابری (برون شهری)
 - وزارت کشور (درون شهری)
 دستگاه همکار: __

راهبرد ۴-۹) توسعه و بهبود نظام بازدید ایمنی راههای موجود
 دستگاه مسئول: - وزارت راه و ترابری (برون شهری)
 - وزارت کشور (درون شهری)
 دستگاه همکار: __

راهبرد ۵-۹) توسعه نظام بازرسی ایمنی راهها درخصوص طرحها و پروژههای راهسازی جدید و در دست مطالعه
 دستگاه مسئول: - وزارت راه و ترابری (برون شهری)
 - وزارت کشور (درون شهری)
 دستگاه همکار: __

راهبرد ۶-۹) بهبود وضعیت ایمنی مبادی ورودی و عبوری از مناطق مسکونی
 دستگاه مسئول: - وزارت راه و ترابری (برون شهری)
 - وزارت کشور (درون شهری)
 دستگاه همکار: __

راهبرد ۷-۹) بهبود وضعیت ایمنی ترافیک در هنگام عملیات ساخت و نگهداری راهها
 دستگاه مسئول: - وزارت راه و ترابری (برون شهری)
 - وزارت کشور (درون شهری)

دستگاه همکار: ___

راهبرد ۹-۸) اجرای نظام اولویت بندی ایمن سازی شبکه راهها (درجه بندی ایمنی)

دستگاه مسئول: - وزارت راه و ترابری (برون شهری)

- وزارت کشور (درون شهری)

دستگاه همکار: ___

۷-۱۰. ارتقای ایمنی دسترسی به شبکه راهها

راهبرد ۱۰-۱) مدیریت تغییر و توسعه کاربری حاشیه راهها با لحاظ وضعیت

دسترسی به شبکه راهها

دستگاه مسئول: - وزارت راه و ترابری (برون شهری)

- وزارت کشور (درون شهری)

دستگاه همکار: ___

راهبرد ۱۰-۲) ساماندهی و کنترل دسترسی های موجود در شبکه راهها

دستگاه مسئول: - وزارت راه و ترابری (برون شهری)

- وزارت کشور (درون شهری)

دستگاه همکار: ___

راهبرد ۱۰-۳) جلوگیری از ساخت و سازهای بی رویه در حریم راهها

دستگاه مسئول: - وزارت راه و ترابری (برون شهری)

- وزارت کشور (درون شهری)

دستگاه همکار: ___

راهبرد ۱۰-۴) محدود سازی میزان دسترسی راههای فرعی به راههای اصلی مطابق

ضوابط

دستگاه مسؤل: - وزارت راه و ترابری (برون‌شهری)

- وزارت کشور (درون‌شهری)

دستگاه همکار: ___

۱۱-۷. ارتقای ایمنی وسایل نقلیه

راهبرد ۱۱-۱) کنترل و نظارت بر تولید خودروها براساس استانداردهای ایمنی

کشور

دستگاه مسؤل: مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران

دستگاه همکار: - وزارت صنایع و معادن

- پلیس راهور ناجا

راهبرد ۱۱-۲) اجرای کامل و دقیق نظام تطابق خودروی تولیدی با استانداردها

دستگاه مسؤل: وزارت صنایع و معادن

دستگاه همکار: مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران

راهبرد ۱۱-۳) جلوگیری از واردات وسایل نقلیه فاقد استانداردهای ایمنی

دستگاه مسؤل: مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران

دستگاه همکار: پلیس راهور ناجا

راهبرد ۱۱-۴) اجرای نظام درجه‌بندی ایمنی وسایل نقلیه

دستگاه مسؤل: کمیسیون

دستگاه همکار: - مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران

- وزارت صنایع و معادن

- پلیس راهور ناجا

راهبرد ۱۱-۵) بهبود و توسعه نظام بازدیدهای دوره‌ای وسایل نقلیه با تاکید بر کنترل‌های ایمنی

دستگاه مسؤل: - وزارت راه و ترابری (برون‌شهری)

- وزارت کشور (درون‌شهری)

دستگاه همکار: پلیس راهور ناجا

راهبرد ۱۱-۶) ترغیب کاربرد فناوری‌های نوین در وسایل نقلیه در جهت حفظ جان راننده و سرنشینان و عابران پیاده

دستگاه مسؤل: وزارت صنایع و معادن

دستگاه همکار: مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران

راهبرد ۱۱-۷) نوسازی ناوگان فرسوده باری و مسافری

دستگاه مسؤل: - وزارت راه و ترابری (برون‌شهری)

- وزارت کشور (درون‌شهری)

دستگاه همکار: وزارت صنایع و معادن

راهبرد ۱۱-۸) نصب تجهیزات ویژه هشدار عدم استفاده سرنشینان وسیله‌نقلیه از کمر بند ایمنی و کنترل سرعت روی وسایل نقلیه

دستگاه مسؤل: وزارت صنایع و معادن

دستگاه همکار: مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران

۱۲-۷. ارتقای سیستم خدمات امداد و نجات، فوریت‌های پزشکی و بیمارستانی

تروما

راهبرد ۱۲-۱) ارتقای نظام مدیریت رسیدگی به تصادفات و مصدومان

دستگاه مسؤل: کمیسیون

دستگاه همکار: - هلال احمر

- وزارت راه و ترابری

- پلیس راهور ناجا

- وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی

راهبرد ۱۲-۲) ساماندهی شبکه ارایه خدمات فوریت‌های پزشکی

دستگاه مسئول: وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی

دستگاه همکار: - هلال احمر

- وزارت راه و ترابری

- وزارت کشور

- پلیس راهور ناجا

راهبرد ۱۲-۳) ساماندهی شبکه و توسعه خدمات بیمارستانی تروما

دستگاه مسئول: وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی

دستگاه همکار: _____

راهبرد ۱۲-۴) ارتقا و توسعه سیستم‌های ارتباطی اطلاع‌رسانی و فرآیند پاسخگویی

درخصوص حوادث رانندگی

دستگاه مسئول: کمیسیون

دستگاه همکار: - هلال احمر

- وزارت راه و ترابری

- پلیس راهور ناجا

- وزارت کشور

- وزارت بهداشت درمان و آموزش پزشکی

- وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات

راهبرد ۱۲-۵) ساماندهی شبکه ارایه خدمات امداد و نجات غیرپزشکی در راهها

توسط عوامل ذیصلاح

دستگاه مسؤل: - وزارت راه و ترابری (برون شهری)

- وزارت کشور (درون شهری)

دستگاه همکار: - هلال احمر

- وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی

- پلیس راهور ناجا

- شرکت های امداد خودرو

راهبرد ۱۲-۶) توسعه آموزش های عمومی بهبود رفتار و اقدامات کاربران راه بعد از

وقوع تصادف

دستگاه مسؤل: - دستگاه های متولی آموزش و فرهنگ سازی

دستگاه همکار: کمیسیون

۱۳-۷. گسترش سیستم های جایگزین وسایل نقلیه موتوری شخصی

راهبرد ۱۳-۱) توسعه و ترغیب استفاده از سیستم های حمل و نقل انبوه

دستگاه مسؤل: دستگاه های ذیربط

دستگاه همکار: ___

راهبرد ۱۳-۲) توسعه شبکه حمل و نقل عمومی یکپارچه

دستگاه مسؤل: - وزارت راه و ترابری (برون شهری)

- وزارت کشور (درون شهری)

دستگاه همکار: ___

راهبرد ۱۳-۳) توسعه و بهبود سیستم های ارایه خدمات الکترونیک

دستگاه مسؤل: دستگاه‌های ذیربط

دستگاه همکار: ___

راهبرد ۱۳-۴) ترویج فرهنگ تجارت الکترونیک در بین مردم

دستگاه مسؤل: دستگاه‌های ذیربط

دستگاه همکار: ___

۱۴-۷. ارتقای هماهنگی و مدیریت ایمنی راه‌ها در سطح ملی

راهبرد ۱۴-۱) ارتقای جایگاه نهاد متولی هماهنگی و مدیریت ایمنی راه در سطح

ملی (کمیسیون ایمنی راه‌ها)

دستگاه مسؤل: کمیسیون

دستگاه همکار: دستگاه‌های ذیربط

راهبرد ۱۴-۲) توسعه هماهنگی و مدیریت ایمنی در سطوح استانی و محلی

دستگاه مسؤل: کمیسیون

دستگاه همکار: دستگاه‌های ذیربط

راهبرد ۱۴-۳) بهبود و توسعه سطح برنامه‌ریزی و سیاستگذاری در حوزه ایمنی راه

دستگاه مسؤل: کمیسیون

دستگاه همکار: دستگاه‌های ذیربط

راهبرد ۱۴-۴) بهبود و ارتقای مشارکت انجمن‌ها و نهادهای غیردولتی در ایمنی

راه‌ها

دستگاه مسؤل: کمیسیون

دستگاه همکار: دستگاه‌های ذیربط

راهبرد ۱۴-۵) ارتقا و توسعه دانش تخصصی ایمنی حمل و نقل نزد متولیان و دست

اندرکاران حمل و نقل کشور

دستگاه مسؤل: کمیسیون

دستگاه همکار: دستگاه‌های متولی آموزش و فرهنگ‌سازی

۱۵-۷. مدیریت منابع در جهت ارتقای ایمنی

راهبرد ۱۵-۱) افزایش سهم منابع تخصیص یافته به صورت هدفمند بر اساس

اهداف مشخص ایمنی راه

دستگاه مسؤل: کمیسیون

دستگاه همکار: دستگاه‌های ذیربط

راهبرد ۱۵-۲) نظام‌مند نمودن تخصیص اعتبارات مورد نیاز به ایمنی راه

دستگاه مسؤل: کمیسیون

دستگاه همکار: دستگاه‌های ذیربط

راهبرد ۱۵-۳) استفاده مؤثر از منابع تخصیص یافته به ایمنی راه

دستگاه مسؤل: کمیسیون

دستگاه همکار: دستگاه‌های ذیربط

راهبرد ۱۵-۴) بهبود شرایط و بسترهای لازم برای جذب منابع بخش‌های خصوصی

و سازمان‌های مردمی غیردولتی

دستگاه مسؤل: کمیسیون

دستگاه همکار: دستگاه‌های ذیربط

راهبرد ۱۵-۵) اهتمام به جذب منابع و اعتبارات مربوط به سازمان‌های بین‌المللی

جهت سرمایه‌گذاری در ایمنی راهها

دستگاه مسؤل: کمیسیون

دستگاه همکار: دستگاه‌های ذیربط

راهبرد ۱۵-۶) توسعه مشارکت صنعت بیمه و سایر بنگاه‌های اقتصادی در

سرمایه‌گذاری پروژه‌های ایمنی راه

دستگاه مسؤل: بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران

دستگاه همکار: __

راهبرد ۱۵-۷) اجرای قانون بیمه شخص ثالث و ارایه پوشش بیمه‌ای مناسب به

دارندگان وسایل نقلیه موتوری، جهت جبران خسارات وارد به اشخاص

ثالث

دستگاه مسؤل: بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران

دستگاه همکار: __

۱۶-۷. توسعه کمی و کیفی پژوهش‌های هدفمند در راستای ارتقای ایمنی راه‌ها

راهبرد ۱۶-۱) توسعه پژوهش‌های کاربردی در خصوص سوانح و تصادفات

رانندگی

دستگاه مسؤل: کمیسیون

دستگاه همکار: دستگاه‌های ذیربط

راهبرد ۱۶-۲) ایجاد مرکز یا پژوهشگاه ویژه ایمنی و تصادفات رانندگی

دستگاه مسؤل: وزارت راه و ترابری

دستگاه همکار: وزارت علوم، تحقیقات و فناوری

راهبرد ۱۶-۳) ایجاد مرکز تحقیقات و آزمایشگاه عملکردی علایم و تجهیزات ایمنی

دستگاه مسؤل: وزارت راه و ترابری

دستگاه همکار: __

راهبرد ۱۶-۴) ایجاد مرکز تحقیقات و آزمایشگاه عملکردی ایمنی خودرو با هدف

انجام آزمایش‌های ارزیابی ایمنی خودروها

دستگاه مسؤل: مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران

دستگاه همکار: وزارت صنایع و معادن

راهبرد ۱۶-۵) حمایت و پشتیبانی از پژوهشگران و مراکز پژوهشی ایمنی

دستگاه مسؤل: کمیسیون

دستگاه همکار: دستگاه‌های ذیربط

۸. طرح‌های اجرایی جهت نیل به اهداف

هر یک از دستگاه‌های مسؤل و مؤثر در اجراء راهبردها موظفند در تهیه برنامه‌های سالانه و دستگاهی نسبت به اجرا و تحقق اهداف و راهبردهای مرتبط و تعیین شده اقدام نمایند و بطور سالانه گزارش آن را به کمیسیون ارسال نمایند. پیگیری دستیابی به اهداف و راهبردهای تعیین شده با مشارکت دستگاه‌های عضو کمیسیون ایمنی راهها در قالب تهیه طرح‌های اجرایی پنج سالانه صورت می‌گیرد که در این طرح‌ها، شاخص‌های ارزیابی به صورت کمی تعیین خواهد شد. زمان مناسب برای تهیه هر یک از طرح‌های پنج سالانه یک سال قبل از هر دوره زمانی می‌باشد که ضمن مطالعه و ارزیابی تغییرات حاصل در وضعیت اهداف راهبردی تعیین شده نسبت به تهیه طرح پنج ساله بعدی اقدام می‌گردد. این روند، استفاده از مؤثرترین ابزارها را در هر دوره برنامه‌ریزی تضمین می‌نماید.

۹. نظارت و گزارش‌دهی

کمیسیون ایمنی راهها موظف به ایجاد ساز و کار نظارت و ارزیابی دستیابی به اهداف و راهبردهای تعیین شده در این سند راهبردی می‌باشد. نتیجه این ارزیابی در قالب گزارش سالانه شامل موارد ذیل می‌باشد:

- الف) وضعیت هر یک از اهداف راهبردی تعیین شده
 ب) وضعیت هر یک از اقدامات انجام شده و نتایج حاصله
 ج) اقدامات شناسایی شده در طرح‌های اجرایی و کارآیی و سودمندی آنها
 د) بررسی عملکرد دستگاه‌های مسئول در اجرای راهبردها

۱۰. منابع

- ۱- "آمار متوفیان ناشی از تصادفات رانندگی در بازه زمانی ۱۳۷۳ تا ۱۳۸۷"، سازمان پزشکی قانونی کشور.
- ۲- "تعداد وسایل نقلیه در حال حرکت در بازه زمانی ۱۳۷۳ تا ۱۳۸۷"، پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا.
- ۳- "گزارش تحلیلی وضعیت ایمنی رانندگی در ایران در نه ماه اول سال ۱۳۸۷"، دبیرخانه کمیسیون ایمنی راه‌ها.
- ۴- "سرشماری جمعیت ایران در سال ۱۳۸۵"، مرکز آمار ایران.
- ۵- "طرح جامع حمل‌ونقل کشور"، معاونت آموزش، تحقیقات و فناوری وزارت راه و ترابری، ۱۳۸۸.
- ۶- "برآورد هزینه تصادفات ترافیکی راه‌های ایران و آرایه نرم‌افزار مربوطه"، پژوهشکده حمل‌ونقل وزارت راه و ترابری، ۱۳۸۵.
- ۷- "برآورد هزینه تصادفات ترافیکی راه‌های ایران و آرایه نرم‌افزار مربوطه"، پژوهشکده حمل‌ونقل وزارت راه و ترابری، ۱۳۸۹.
- ۸- "گزارش مطالعاتی طرح جامع ایمنی راه‌ها"، پژوهشکده حمل‌ونقل وزارت راه و ترابری، ۱۳۸۵.
- ۹- سیاست‌ها و طرح راهبردی کشورهای استرالیا، نیوزلند، انگلیس، ایرلند، چک و اسلواکی، آفریقای جنوبی، ترکیه، یونان و مالزی.

۵

هزینه‌های تصادفات رانندگی

در ایران

۵-۱. تاریخچه تحقیق

در سال ۱۳۷۵ موضوع محاسبه هزینه تصادفات جاده‌ای (برون‌شهری) در ایران برای اولین بار توسط دکتر اسماعیل آیتی و بنا بر سفارش اداره کل ایمنی راههای معاونت وقت راهداری و امور استان‌های وزارت راه و ترابری در فرایند یک پروژه تحقیقاتی مورد بررسی و محاسبه قرار گرفت و دیدگاه‌ها و تئوری‌های هزینه خصوصاً در زمینه عناصر غیرمستقیم جمع‌آوری و تحلیل شد. این تحقیق بعداً در سفر فرصت مطالعاتی ایشان در سال تحصیلی ۷۹-۸۰ در دانشگاه موناخ در کشور استرالیا تکمیل شد و نتایج آن توسط دانشگاه فردوسی مشهد در سال ۱۳۸۱ به صورت کتابی تحت عنوان "هزینه تصادفات ترافیکی ایران" به چاپ رسید.

موضوع ایمنی ترافیک و از جمله هزینه تصادفات خصوصاً در دو دهه اخیر در کل جهان از موضوعات بسیار مهم و مورد توجه اساتید و پژوهشگران بوده و تئوری‌های مربوط به آن دستخوش اصلاحات و تغییرات زیادی شده است. از طرفی شرایط اجتماعی و اقتصادی و سایر عناصر تأثیرگذار بر ایمنی ترافیک و هزینه تصادفات در ایران نیز در ده سال ۱۳۷۵ تا ۱۳۸۵ بسیار تغییر کرده بود. این امر پژوهشکده حمل و نقل

وزارت راه و ترابری را در سال ۱۳۸۵ بر آن داشت با نگاهی جامع مبانی و تئوری‌ها را از نو بررسی کند و در سایه آن هزینه تصادفات جاده‌ای ایران را در وضعیت جدید محاسبه نماید. این کار نیز در مسیر و فرایند یک پروژه تحقیقاتی وسیع به انجام رسید. نتایج این تحقیق بزرگ در سال ۱۳۸۸ توسط پژوهشکده حمل و نقل به صورت کتابی تحت عنوان هزینه تصادفات؛ تئوری و کاربرد در ۷۳۱ صفحه به چاپ رسید.

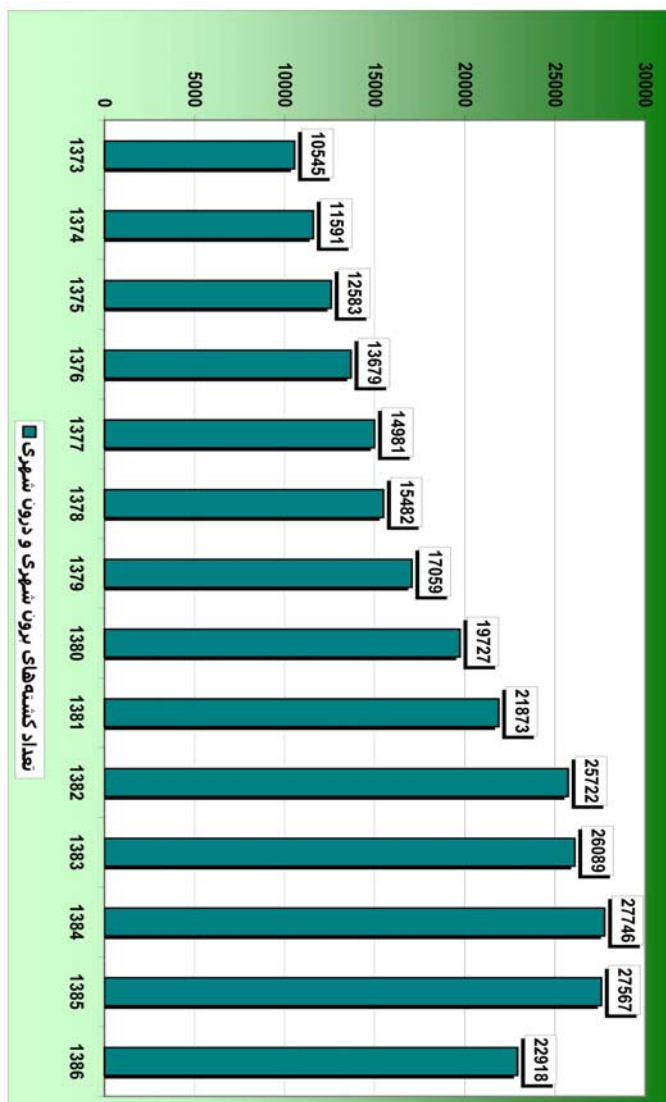
موضوع هر دو تحقیق فوق‌الذکر هزینه تصادفات جاده‌ای ایران بود و هنوز هزینه تصادفات درون‌شهری ایران در هیچ تحقیق مدون و جامعی بررسی نشده بود. بدین جهت کمیسیون ایمنی راه‌های کشور در سال ۱۳۸۷ درخواست نمود تا این بار هزینه تصادفات را با یک نگاه جامع که دربرگیرنده تصادفات درون‌شهری و برون‌شهری هر دو باشد، محاسبه نماید. این کار از طریق یک پروژه تحقیقاتی تعریف شد و توسط پژوهشکده حمل و نقل به اجرا درآمد. گزارش مدیریتی حاضر برگرفته از گزارش نهائی این تحقیق می‌باشد.

نکته مهمی که بایستی مورد توجه قرار گیرد، این است که طبعاً تمام این تحقیق مبتنی بر آخرین دستاوردهای علمی بوده و مستندات و مراجع آن در گزارش‌های مراحل مختلف تحقیق منعکس شده است. اما در این گزارش کوتاه مدیریتی برای جلوگیری از تفصیل زیاد از ذکر مراجع خودداری شده است. بدیهی است علاقمندان می‌توانند به اصل گزارشات تحقیق مراجعه فرمایند.

۵-۲. اهمیت موضوع "هزینه تصادفات ترافیکی"

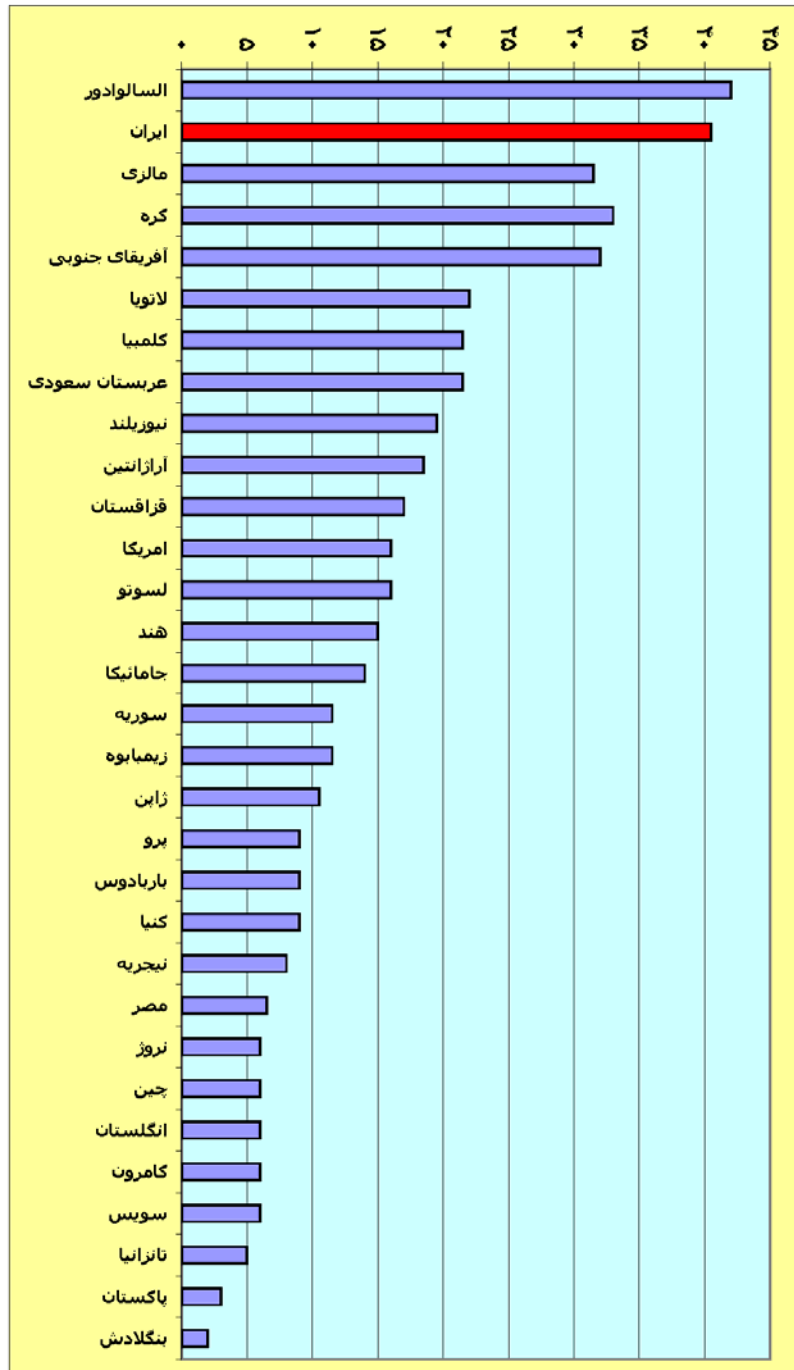
در سال ۱۳۸۵، تعداد ۲۷۵۶۷ نفر در تصادفات ترافیکی کشور جان خود را از دست دادند. این تعداد گرچه ۰/۶٪ از تصادفات سال ۱۳۸۴ کمتر است اما در مقایسه با جمعیت کشور معادل ۷۰۴۹۵۷۸۲ نفر در آبان ۱۳۸۵، شاخص تعداد کشته به ازای هر یک صد هزار نفر جمعیت برابر ۳۹/۱ به دست می‌آید. این شاخص به طرز قابل توجهی از تمام شاخص‌های دیگر گزارش شده در سطح جهان بالاتر است. مقایسه شاخص‌های ایمنی در ایران با سایر کشورهای جهان در شکل (۵-۲) نشان داده شده است. شاخص هزینه‌ی

تصادفات نسبت به تولید ناخالص ملی کشور که در این تحقیق در حدود ۷٪ به دست آمده است، نیز تاکنون در هیچ کشوری گزارش نشده است. مقایسه این شاخص با شاخص رشد اقتصاد ملی که در بهترین شرایط حدود ۴٪ است، عمق این زیان ملی را نشان می‌دهد. در ادامه اهم نتایج حاصل از این تحقیق در جداول (۱-۵) تا (۷-۵) و شکل‌های (۳-۵) تا (۵-۵) ارائه شده است.



شکل ۵-۱: تعداد فرتی‌های ناشی از تصادفات کل کشور در سال‌های [۱۳۸۱-۱۳۷۳].

تعداد کشته به یکصد هزار نفر جمعیت



شکل ۵-۲: مقایسه‌ی شاخص کشته به ۱۰۰ هزار نفر جمعیت (طی سال‌های ۲۰۰۲-۲۰۰۴) در کشورهای مختلف و موقعیت ایران.

جدول ۵-۱: هزینه تصادفات درون شهری و برون شهری ترافیکی ایران در سال ۱۳۸۶.

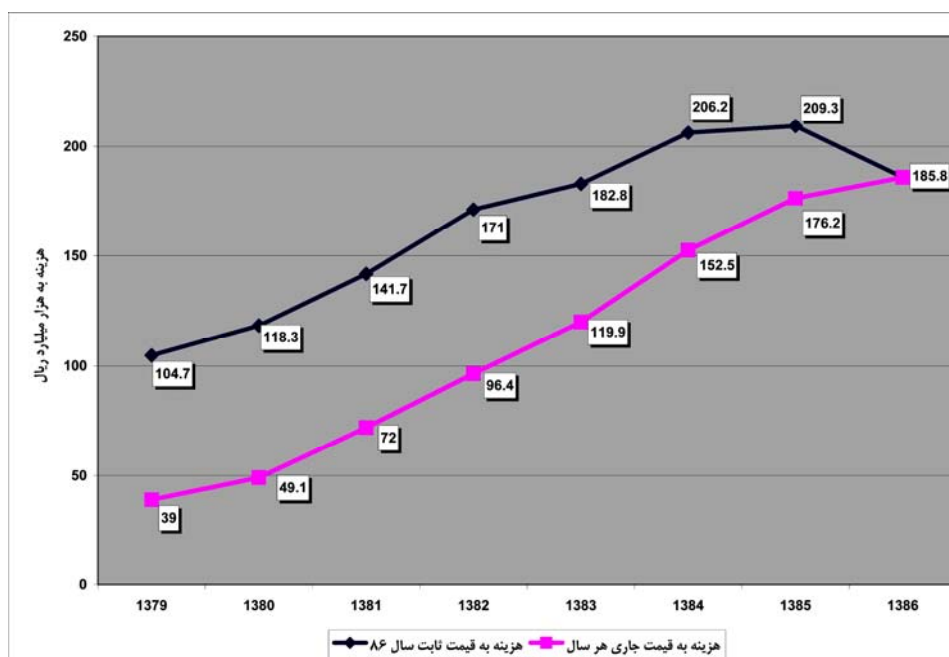
درصد	مبلغ به میلیون ریال				عصر هزینه	شماره
	جمع با اثر یارانهها	جمع بدون اثر یارانهها	برون شهری	درون شهری		
۱۱/۰	۲۰۰۵۳۲۳۷/۰	۱۳۳۶۸۹۵۷/۰	۱۰۸۵۰۴۱۸	۷۸۱۸۵۳۹/۰	درمان مجروحان	۱
۵۰/۳	۹۳۳۲۲۲۵۰/۰	۶۲۱۷۵۱۰۰/۰	۳۷۵۴۹۲۰۰/۰	۲۴۲۷۵۹۰۰/۰	افراد کشته شده، معلولیت‌های دائم، کاهش کیفیت زندگی، آثار فرهنگی، اجتماعی و فقر	۲
۱/۵	۲۶۹۵۶۹۳/۷	۱۷۹۷۱۲۹/۱	۶۲۲۱۷۰/۳	۱۱۷۴۹۵۸/۹	اوقات تلف شده، مصرف شده و تأخیرها	۳
۱۷/۴	۳۳۲۴۱۸۳۶/۵	۲۱۴۹۴۵۵/۰	۷۰۷۸۱۵۵/۶	۱۴۴۱۳۳۹۵/۴	صدمات وارده به وسایل نقلیه	۴
۰/۰	۱۶۷۹۲/۱	۱۱۱۹۴/۷	۲۴۴۷/۴	۸۷۵۷/۳	کاهش ظرفیت‌های عملکردی مجروحان	۵
۵/۰	۹۳۳۶۲۵۰/۰	۶۲۱۷۵۰۰/۰	۳۷۵۴۹۰۰/۰	۲۴۲۷۶۰۰/۰	اختلال در جامعه و در محل کار و ضرورت جایگزینی افراد	۶
۱/۰	۱۹۳۸۷۷۹/۱	۱۲۹۳۵۱۹/۴	۷۸۳۷۹/۰	۱۰۰۹۷۲۰/۴	صدمات وارده به سایر اشیاء (غیر از وسایل نقلیه) و حیوانات	۷
۱۳/۷	۲۵۴۲۰۳۴۵/۱	۱۶۴۶۸۹۶/۷	۵۵۷۵۵۳۹/۰	۱۱۳۷۱۳۳۷/۷	هزینه‌های اداری (پلیس، قوه قضائیه، بیمه و پزشکی قانونی)	۸
۰/۳	۴۴۱۳۳۵/۵	۲۹۴۲۱۷/۰	۹۶۷۹۷/۴	۱۹۷۴۱۹/۶	هزینه‌های تربیتی و اصلاحی	۹
۱۰۰/۰	-	۱۳۳۸۸۰۶۴/۹	۶۵۸۱۴۱۱/۶	۵۸۰۸۵۶۵۳/۳	جمع کل بدون در نظر گرفتن اثر یارانهها	
۱۰۰/۰	۱۸۵۸۴۷۰۹۸	۱۸۵۸۴۷۰۹۸	۹۸۷۸۶۱۶۱۷/۴	۸۷۱۲۷۴۸۰/۰	جمع کل با در نظر گرفتن اثر یارانهها	

جدول ۵-۲: عناصر هزینه تصادفات ترافیکی در سالهای اخیر بر حسب ریال ثابت سال ۱۳۸۶ (میلیارد ریال).

شماره	نام عنصر هزینه	۱۳۸۹	۱۳۹۰	۱۳۹۱	۱۳۹۲	۱۳۹۳	۱۳۹۴	۱۳۹۵	۱۳۸۶
۱	درمان مجروحین	۹۰۴۶۶	۹۸۸۸۸	۱۴۰۰۶۹	۱۸۶۰۴/۴	۲۰۵۶۳/۵	۲۲۹۵۱/۸	۲۳۱۶۱/۸	۲۰۵۰۳/۴
۲	افراد کشته شده، معلولیت‌های دائم، کاهش کیفیت زندگی و آثار فرهنگی و اجتماعی	۶۹۰۷۵/۶	۷۹۹۹۳/۴	۸۸۸۰۶/۴	۱۰۴۳۳۳/۶	۱۰۵۹۵۰/۹	۱۱۲۷۳۷/۶	۱۱۲۰۳۶/۵	۹۳۲۳۷/۶
۳	اوقات تلف شده یا معصرف شده و تأخیرها	۱۰۰۷۶/۵	۱۲۰۶/۹	۱۶۵۶/۳	۲۱۳۳/۷	۲۴۳۱/۶	۲۸۶۴/۰	۲۹۱۷/۷	۲۶۹۵/۷
۴	صدمات وارده به وسایل نقلیه	۱۱۳۳۹/۴	۱۳۲۲۷/۳	۱۷۴۳۸/۳	۲۱۵۸۷/۷	۲۵۷۱۳/۱	۳۲۳۹۴/۴	۳۳۳۷۲/۰	۳۲۲۴۱/۸
۵	کاهش ظرفیت‌های عملکردی	۷/۴	۸/۱	۱۱/۵	۱۵/۲	۱۶/۸	۱۸/۸	۱۹/۰	۱۶/۸
۶	اختلال در جامعه و در محل کار و ضرورت جایگزینی افراد	۴۱۵۱/۱	۴۵۲۰/۹	۶۴۰۲/۶	۸۴۸۶/۱	۹۳۳۸/۴	۱۰۴۴۷/۶	۱۰۵۴۰/۸	۹۳۳۶/۳
۷	صدمات وارده به سایر اشیاء و حیوانات (غیر از وسایل نقلیه)	۶۴۸/۱	۵۹۱/۵	۸۳/۵	۹۵۸/۷	۱۱۶۷/۹	۱۶۲۸/۹	۱۸۴۱/۲	۱۹۳۸/۸
۸	هزینه‌های اداری (پلیس، قوه قضائیه، بیمه و پزشکی قانونی)	۹۱۳۸/۳	۸۷۴۱/۳	۱۲۱۸۱/۶	۱۴۵۲۵/۴	۱۷۱۶۸/۹	۲۲۶۴۵/۳	۲۴۹۷۴/۷	۲۵۴۲۰/۳
۹	هزینه‌های تربیتی و اصلاحی	۲۱۵/۸	۲۳۸/۳	۳۲۰/۴	۴۱۵/۵	۴۵۷/۱۶	۵۰۰/۴	۵۰۳/۷	۴۳۱/۳
جمع	هزینه کل	۱۰۴۷۸۸/۸	۱۱۸۳۳۶/۵	۱۴۱۶۵۵/۵	۱۷۱۰۴۴/۳	۱۸۲۸۳۳/۳	۲۰۶۲۱۳/۸	۲۰۹۳۵۷/۴	۱۸۵۸۴۷/۱

جدول ۳-۵: هزینه تصادفات ترافیکی ایران در سال‌های ۷۹ تا ۸۶ به میلیارد ریال.

سال	ریال ثابت سال ۸۶	تغییرات به ریال ثابت (درصد)	ریال جاری	تغییرات به ریال جاری (درصد)
۱۳۷۹	۱۰۴ ۷۲۸/۸	-	۳۸ ۹۷۵/۷	-
۱۳۸۰	۱۱۸ ۳۶۶/۵	۱۳/۰	۴۹ ۱۳۵/۱	۲۶/۱
۱۳۸۱	۱۴۱ ۶۵۵/۵	۱۹/۷	۷۲ ۰۱۶/۰	۴۶/۶
۱۳۸۲	۱۷۱ ۰۴۴/۳	۲۰/۷	۹۶ ۴۱۷/۳	۳۳/۹
۱۳۸۳	۱۸۲ ۸۳۶/۳	۶/۹	۱۱۹ ۸۹۲/۷	۲۴/۳
۱۳۸۴	۲۰۶ ۲۱۳/۸	۱۲/۸	۱۵۲ ۵۲۵/۰	۲۷/۲
۱۳۸۵	۲۰۹ ۳۵۷/۴	۱/۵	۱۷۶ ۲۲۶/۸	۱۵/۵
۱۳۸۶	۱۸۵ ۸۴۷/۱	-۱۱/۲	۱۸۵ ۸۴۷/۱	۵/۴
متوسط (درصد)		۹/۱		۲۵/۶

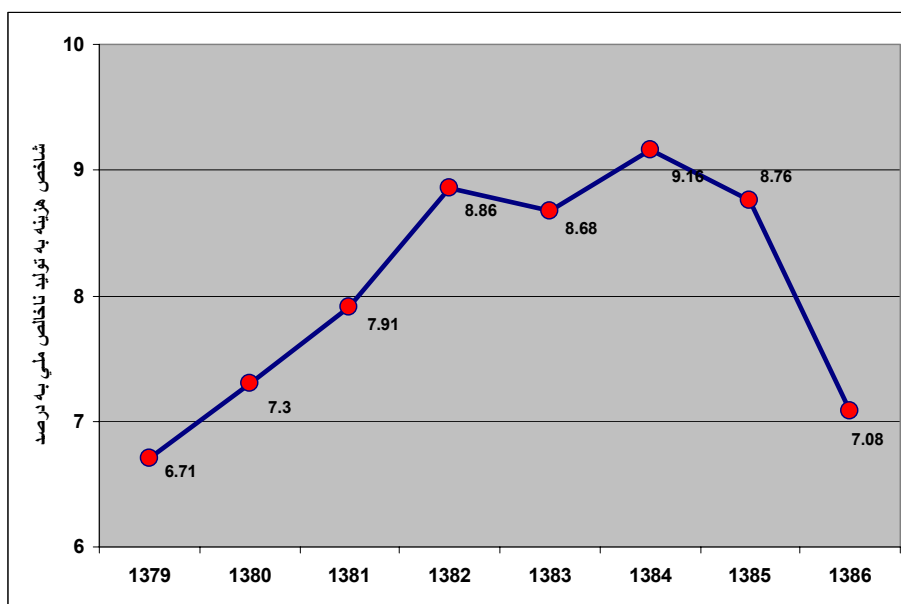


شکل ۵-۴: تغییرات هزینه تصادفات ترافیکی ایران (مجموع درون شهری و برون شهری) در سال‌های ۱۳۷۹ تا

۱۳۸۶ برحسب ریال ثابت و ریال جاری.

جدول ۵-۴: شاخص نسبت هزینه تصادفات ترافیکی ایران به تولید ناخالص ملی کشور در سال‌های ۱۳۷۹ تا ۱۳۸۶ و تغییرات آن.

سال	شاخص هزینه به تولید ناخالص ملی (به درصد)	درصد تغییرات
۱۳۷۹	۶/۷۱	-
۱۳۸۰	۷/۳۰	+۸/۸
۱۳۸۱	۷/۹۱	+۸/۴
۱۳۸۲	۸/۸۶	+۱۲/۰
۱۳۸۳	۸/۶۸	-۲/۰
۱۳۸۴	۹/۱۶	+۵/۵
۱۳۸۵	۸/۷۶	-۴/۴
۱۳۸۶	۷/۰۸	-۱۹/۲



شکل ۵-۵: تغییرات شاخص هزینه تصادفات به تولید ناخالص ملی در خلال سال‌های ۱۳۷۹ تا ۱۳۸۶.

جدول ۵-۵: هزینه متوسط یک فوت در سال ۱۳۸۶ (میلیون ریال) (با احتساب اثر یارانه‌ها).

نوع تصادفات	درون شهری	برون شهری	متوسط وزنی درون شهری و برون شهری
هزینه متوسط یک فوت	۴۹۴۱	۵۷۷۲	۵۲۷۳

جدول ۶-۵: هزینه متوسط یک جرح در سال ۱۳۸۶ (میلیون ریال) (با احتساب اثر یارانه‌ها) (متوسط تصادفات برون شهری و درون شهری).

شدت جراحت	جرح سبک	جرح متوسط	جرح شدید
هزینه متوسط یک جرح	۱۴/۰۸	۱۴۶/۶	۴۰۶/۹

جدول ۷-۵: هزینه متوسط یک تصادف در سال ۱۳۸۶ (بر اساس روش متوسط دیات و سرمایه انسانی) میلیون ریال (با احتساب اثر یارانه‌ها).

یک فقره تصادف	درون شهری	برون شهری	متوسط وزنی درون شهری و برون شهری
خسارتی	۵۰/۷۵	۱۰۸/۷۹	۷۰/۸۲
جرحی	۲۹۶/۴۰	۶۳۵/۳۱	۴۱۳/۶۰
فوتی*	۵۶۳۳/۵۷	۱۲۰۷۵/۳۰	۷۸۶۱/۲۰

توضیح: بر اساس تئوری‌ها و محاسباتی که در گزارشات این تحقیق ارائه شده است، در صورت اتخاذ روش دیات به تنهایی ارقام فوق‌الذکر افزایش می‌یابند و در صورت اتخاذ روش سرمایه انسانی به تنهایی ارقام فوق‌الذکر کاهش خواهند یافت. اما به دلایل مذکور در متن تحقیق برای ایران متوسط دو روش مناسب‌تر می‌باشد.

* تنها آیتم هزینه‌ای که در این تحقیق نسبت به تحقیق سال ۱۳۸۳ کاهش پیدا کرده، هزینه متوسط یک تصادف فوتی می‌باشد: (هزینه متوسط یک تصادف فوتی

برون‌شهری در تحقیق قبلی برای سال ۸۳ در حدود ۱۷ میلیارد ریال و در این تحقیق برای سال ۸۶ در حدود ۱۲ میلیارد ریال بدست آمده است. علت این کاهش تفاوت استفاده از روش دیات در تحقیق قبلی و ترکیب روش دیات و سرمایه انسانی در تحقیق حاضر می‌باشد).

۳-۵. نرخ بازگشت سرمایه‌گذاری در ارتقاء ایمنی ترافیک

سرمایه‌گذاری در ارتقاء ایمنی ترافیک دارای نرخ بازگشت بالایی است. این نرخ در ایران تا حدود ۳۶۰٪ و در تحقیقات *TRL*^۱ در انگلستان حتی تا هزار درصد نیز محاسبه شده است. اگر باور کنیم که در صورت سرمایه‌گذاری در کاری هر سال چند برابر آن سرمایه به کشور و به اقتصاد ملی بازگشت می‌کند، و در صورت عدم سرمایه‌گذاری هر سال چند برابر آن زیان انباشته بر کشور تحمیل می‌شود، چگونه ممکن است از چنین سرمایه‌گذاری بتوانیم غفلت کنیم؟

1. Transport Research Laboratory: *TRL*

پیوست‌ها

پیوست ۱

آیین نامه مدیریت ایمنی

حمل و نقل و سوانح رانندگی

فصل اول - کلیات

ماده ۱- اصطلاحات و واژه‌های زیر در معانی مشروح مربوط به کار می‌روند.

۱- قانون: قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت سوخت- مصوب ۱۳۸۶،

۲- ستاد: ستاد مدیریت حمل‌ونقل و سوخت،

۳- کمیسیون: کمیسیون ایمنی راههای وزارت راه و ترابری،

۴- دستگاههای مؤثر: دستگاههای عضو کمیسیون ایمنی راهها و سایر دستگاههای

مؤثر در کاهش حوادث و تلفات حمل‌ونقل شاکل نیروی انتظامی، وزارت

راه و ترابری، وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی، وزارت راه و ترابری

صنایع و معادن، وزارت آموزش و پرورش، وزارت کشور، وزارت ارتباطات و

فناوری اطلاعات، وزارت امور اقتصادی و دارایی (بیمه مرکزی ایران)، سازمان

صدا و سیما، سازمان پزشکی قانونی کشور و سازمان امداد و نجات جمعیت

هلال احمر جمهوری اسلامی ایران،

۵- اورژانس: مرکز مدیریت حوادث و فوریت‌های پزشکی کشور،

- ۶- **حومه شهر:** براساس قانون " تعاریف محدوده و حریم شهر، روستا و شهرک و نحوه تعیین آنها" - مصوب ۱۳۸۴- "حریم شهر عبارت است از قسمتی از اراضی بدون فاصله پیرامون محدوده شهر که نظارت و کنترل شهرداری در آن ضرورت دارد و از مرز تقسیمات کشوری شهرستان و بخش مربوط تجاوز نکن." همچنین منظور از کلمه حومه شهر همان حریم شهرها و مبادی ورودی آن است،
- ۷- **حوزه‌های جغرافیایی:** مناطقی که در رتبه‌بندی از بالاترین نسبت (وزن) حادثه‌خیزی برخوردارند و به عنوان اولویت اول عملیاتی آیین‌نامه توسط کمیسیون تعیین می‌گردد،
- ۸- **تصادفات رانندگی:** انواع وقایع منجر به جرح، فوت، خسارت و یا ترکیبی از آنها که در نتیجه برخورد یک یا چند وسیله‌نقلیه با یکدیگر و یا انسان، حیوان و شیء به وجود می‌آید،
- ۹- **سوانح رانندگی:** وقایعی علاوه بر تصادفات رانندگی که وسیله‌نقلیه یا سرنشینان آن به دلایلی غیر از تعریف ذکر شده برای تصادف، متحمل خسارت‌های جانی و مالی شوند از قبیل سقوط، واژگونی، ریزش بهمن، ریزش کوه، رانش زمین و وقوع سیل،
- ۱۰- **ناوگان حمل‌ونقل عمومی:** تمامی وسایل نقلیه موتوری که فعالیت آنها حمل‌ونقل عمومی بار و مسافر را شامل می‌شود. شامل انواع کامیون، اتوبوس، مینی‌بوس، سواری کرایه و مانند آنها.

فصل دوم- ارتقای ایمنی و بهسازی راهها

- ماده ۲- وزارت راه و ترابری موظف است برای افزایش ایمنی راههای برون‌شهری اقدامات ذیل را انجام دهد:
- ۱- شناسایی نقاط پر تصادف به تفکیک حوزه‌های جغرافیایی، تعیین اولویت‌ها و ارایه برنامه زمانبندی شده سالانه برای انجام اقدامات ایمن‌سازی آنها به کمیسیون ظرف دو ماه پس از ابلاغ این آیین‌نامه،

- تبصره- تعیین نقاط پر تصادف و اولویت بندی رفع آنها در کمیسیون (کمیته تخصصی مهندسی راه) انجام می شود.
- ۲- درجه بندی ایمنی راههای کشور و بازدید ایمنی راههای موجود و انجام اقدامات ایمنی سازی با اولویت اقدامات کم هزینه مهندسی و همچنین ارایه گزارش اقدامات انجام شده هر شش ماه یکبار به کمیسیون،
- ۳- بازرسی ایمنی راهها در مرحله مطالعاتی و پیش از گشایش و ارایه گزارش اقدامات انجام شده هر شش ماه یکبار به کمیسیون،
- ۴- آرام سازی تردد خودروهای درفواصل معین قبل از ورود به نقاط پرتصادف حوزه های جغرافیایی و همچنین در فواصل ده الی پانزده کیلومتری ورودی شهرهای بزرگ، با استفاده از تجهیزات استاندارد سرعت گیر، خط کشی های اکستروژن و غیره،
- ۵- تأمین، نصب و مدیریت دوربین های کنترل سرعت با قابلیت انتقال خودکار اطلاعات ثبتی آن به اولین پاسگاه پلیس در مسیر به منظور توقف و اعمال قانون راننده متخلف در اولین پاسگاه بعدی،
- ۶- تأمین و نصب دستگاههای (GPS) مورد نیاز برای تجهیز گشت ها و کارشناسان رسیدگی به تصادفات، به منظور ثبت مختصات دقیق محل تصادف در سیستم جامع اطلاعات تصادفات،
- ۷- الزام رانندگان ناوگان حمل و نقل عمومی برای نصب و عملیاتی نمودن (GPS)
- ۸- مکانیابی و توسعه هدفمند تیر پارکها و مجتمع های خدمات رفاهی بین راهی با لحاظ نمودن اولویت های تعریف شده در طرح جامع مجتمع های خدمات رفاهی و الزام به تأمین محل استقرار تیم های عملیاتی دستگاه های مؤثر،
- ۹- الزام رانندگان ناوگان حمل و نقل عمومی به داشتن تجهیزات موضوع آیین نامه حمل و نقل بار و مسافر و مدت لغو پروانه فعالیت و تعطیلی مؤسسات حمل و نقل

- جاده‌ای (به ویژه کپسول اطفای حریق و جعبه کمک‌های اولیه) و نیز آرایه آموزش‌های مورد نیاز برای استفاده صحیح و مؤثر از آنها،
- ۱۰- کنترل ساعات کاری رانندگان ناوگان حمل‌ونقل عمومی (به میزان حداکثر ۸) ساعت رانندگی در شبانه روزی برای هر راننده) توسط شرکت‌های حمل‌ونقل و نظارت بر حسن اجرای آن مطابق مقررات مربوط،
- ۱۱- نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی با هماهنگی ستاد،
- ۱۲- اعمال مقررات بازدارنده تعریف شده در دستورالعمل صدور، تمدید، تعویض و لغو فعالیت رانندگان حمل‌ونقل بار و مسافر برون‌شهری (تبصره ماده (۶) اصلاحی قانون الزام شرکت‌ها و مؤسسات حمل‌ونقل به استفاده از بارنامه و صورت وضعیت)
- ۱۳- ارزیابی مستمر عملکرد شرکت‌های حمل‌ونقل عمومی در زمینه رعایت اصول ایمنی ترافیکی و اتخاذ سیاست‌های تشویقی و تنبیهی مطابق دستورالعمل‌های مربوط،
- ۱۴- بهره‌گیری از رانندگان واجد شرایط ناوگان حمل‌ونقل عمومی در امداد افتخاری به مجروحان و اطلاع‌رسانی سریع تصادفات به مراکز پلیس، اورژانس، راهداری و هلال احمر با همکاری وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات،
- ۱۵- تهیه و اجرای طرح کنترل دوره‌ای سلامت، مهارت و صلاحیت رانندگان سیستم حمل‌ونقل عمومی بعد از اخذ گواهینامه با همکاری پلیس راهنمایی و رانندگی و وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی،
- ۱۶- تأمین ایمنی عبور و مرور در محل‌ها و کارگاه‌های اجرای عملیات عمرانی در سطح راه‌ها مطابق ضوابط مشخص شده در آیین‌نامه ایمنی راه (نشریه ۷-۲۶۷)
- ۱۷- تدوین برنامه عملیاتی جامع به منظور تجهیز تیم‌های متخصص مقابله با مواد خطرناک در سطح راه‌ها،
- ۱۸- ساماندهی و نظارت بر عملکرد مراکز امداد خودرو و یدک‌کش‌ها،

۱۹- افزایش تابلوها و علائم هشدار در فواصل مشخص قبل از ورود به مقاطع

حادثه‌خیز (اطلاع رسانی نقاط پر تصادف)

۲۰- مکانیابی و تجهیز راهها به تابلوهای پیام متغییر خبری.

ماده ۳- وزارت کشور موظف است برای افزایش ایمنی شبکه معابر شهرها و حومه از

طریق شهرداری‌ها اقدامات ذیل را انجام دهد:

۱- شناسایی موقعیت وقوع تصادفات کاربران آسیب پذیر مانند موتورسواران و

عابران پیاده و نقاط حادثه‌خیز شهرها و حومه آنها و ایمن‌سازی این نقاط با

اولویت اقدامات کم هزینه مهندسی،

۲- اقدامات لازم برای تأمین ایمنی عبور و مرور در محدوده‌های اجرای عملیات

عمرانی مطابق ضوابط مشخص شده در آیین‌نامه ایمنی راه (نشریه ۷-۲۶۷)،

۳- مکانیابی و تجهیز شبکه به تابلوهای پیام متغییر خبری،

۴- ساماندهی و نظارت بر عملکرد مراکز امداد خودرو و یدک‌کش‌ها،

۵- تقویت و تجهیز تیم‌های متخصص مقابله با مواد خطرناک.

ماده ۴- در راستای تحقق اهداف جدول شماره (۱) قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و

مدیریت مصرف سوخت و ماده (۱۱) آیین‌نامه اجرایی قانون یاد شده، مدیریت

فوریت‌های پزشکی در حوادث رانندگی (درون‌شهری و برون‌شهری) به عهده

وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی می‌باشد.

تبصره ۱- با توجه به اینکه فرماندهی صحنه تصادف بر عهده پلیس راهنمایی و رانندگی

نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران می‌باشد، وزارت بهداشت، درمان و

آموزش پزشکی موظف است مدیریت فوریت‌های پزشکی را ضمن هماهنگی با

پلیس انجام دهد.

تبصره ۲- برای ارایه خدمات فوریت‌های پزشکی به مصدومان، وزارتخانه‌های کشور، راه

و ترابری، ارتباطات و فناوری اطلاعات، نیرو، رفاه و تأمین اجتماعی، دفاع و

پشتیبانی نیروهای مسلح و همچنین نیروهای نظامی، انتظامی و غیر نظامی، سازمان صدا و سیما، جمهوری اسلامی ایران و سایر سازمان‌های دولتی و غیر دولتی و مؤسسات تابعه موظف به همکاری لازم با وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی می‌باشند.

ماده ۵- وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی موظف است برای اجرای این آیین‌نامه ضمن حضور در تمامی حوادث رانندگی اطلاع‌رسانی شده، زمان رسیدن بر بالین مصدوم را در شهرها در ۸۰٪ موارد به کمتر از ۸ دقیقه و در جاده‌ها در ۸۰٪ موارد به کمتر از ۱۵ دقیقه برساند.

تبصره- به منظور افزایش بهره‌وری و تسریع در ارائه خدمات فوریت‌های پزشکی، وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی موظف است ظرف سه ماه پس از ابلاغ این آیین‌نامه ساختار ارائه خدمات و مکانیابی پایگاهها را به نحوی طراحی نماید تا ارائه خدمات استاندارد به مصدومین ناشی از حوادث ترافیکی در مدت زمان‌های تعیین شده امکان‌پذیری گردد.

ماده ۶- مهمترین وظایف وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی در مدیریت

فوریت‌های پزشکی در چارچوب این آیین‌نامه به شرح زیر تعیین می‌شود:

- ۱- اصلاح و افزایش ظرفیتی شبکه ارتباطی اورژانس کشور،
- ۲- بکارگیری نیروهای دارای صلاحیت علمی در مراکز و پایگاههای اورژانس،
- ۳- تجهیز و نوسازی ماوگان آمبولانس کشور با توجه به اقلیم هر استان و گسترش خدمات امداد هوایی،
- ۴- پایگاهها و مراکز ارائه دهنده خدمات فوریت‌های پیش بیمارستانی موظفند از آمبولانس صرفاً برای انتقال بیماران و مصدومین به مراکز درمانی استفاده نمایند و بکارگیری آمبولانس توسط این مراکز به منظور جابجایی مصدومان یا بیماران میان مراکز درمانی ممنوع است،

- ۵- برگزاری دوره‌های آموزش عمومی، با هدف ارتقای سطح آگاهی مردم در خصوص امداد رسانی و آشنایی با کمک‌های اولیه برای رسیدگی به مصدومان تصادفات،
- ۶- پایش مستمر حوادث ترافیک و ارایه خدمات به مصدومان و هماهنگی‌های درون و فرابخشی برای رفع مشکلات احتمال،
- ۷- برنامه‌ریزی در راستای هماهنگی و ارتباط مستمر با مراکز مسؤول پایش حوادث جاده‌ای و همچنین سهولت ارتباط مددجویان با مراکز ارتباطات و پیام،
- ۸- تجهیز پایگاهها و تبیین فرآیندهای خدمات فوریت‌های پزشکی در سطح پایگاههای جاده‌ای و شهری برای افزایش توانمندی پایگاهها در خصوص ارایه خدمات به حادثه‌دیدگان براساس استانداردهای جهانی به صورت زمینی و هوایی،
- ۹- برنامه‌ریزی برای ایجاد سامانه تروما در راستای دستیابی به ساعت طلایی،
- ۱۰- راه‌اندازی بانک اطلاعاتی خدمات فوریت‌های پزشکی در حوادث رانندگان،
- ۱۱- ارزیابی صحنه قبل از ورود به صحنه از طریق کارشناسان مرکز ارتباطات و بعد از ورود به صحنه از طریق تکنسین اورژانس،
- ۱۲- کنترل صحنه و شناسایی سایر نیروهای امدادی حاضر در صحنه یا هدف همکاری و تعامل با آنان برای مدیریت مؤثر خدمات فوریت‌های پزشکی،
- ۱۳- بررسی صحنه از نظر نیاز به تشکیل ناحیه‌های داغ، گرم، سرد و تشکیل نقطه جمع‌آوری مصدومین در حوادث پر تلفات و انجام تریاژ (Start) و کمک‌های اولیه و در نهایت انتقال مجروحین،
- ۱۴- فراخوان نیروهای تخصصی وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی در حوادث ویژه مربوط به مواد غیر متعارف (رادیاکتیو، بیولوژیک و شیمیایی) به صحنه حادثه،
- ۱۵- حمل مناسب اجساد متوفیان ناشی از تصادفات رانندگی در خارج از حریم شهرها با استفاده از پوشش مناسب حمل و نقل جسد.

تبصره- در صورت بروز حادثه شدید با تعداد مجروحین بالا بر اساس درخواست اورژانس، سایر تیم‌های عملیاتی و اجرایی رسیدگی به حوادث در حوزه امدادسانی و خدمات پزشکی موظف به همکاری با اورژانس می‌باشد.

ماده ۷- سازمان امداد و نجات جمعیت هلال احمر موظف است اقدامات ذیل را انجام دهد:

۱- مدیریت بهینه امکانات و تجهیزات و مکانیابی پایگاههای ثابت و سیار هلال احمر و نحوه استقرار آنها در تقاطع پرتصادف حوزه‌های جغرافیایی (با در نظر گرفتن تجهیزات تخصصی و مخابراتی لازم برای ارتباط صداد و دیتا با فرماندهی صحنه تصادف)،

۲- استقرار نیروهای هلال احمر در پاسگاهها و اتاقک‌های پلیس با هماهنگی پلیس راهور ناجا،

۳- انجام عملیات جستجو و نجات مصدومین و مجروحین گرفتار شده در حوادث رانندگی و ارائه طرح عملیاتی و همچنین اسکان اضطراری سانحه‌دیدگان.

ماده ۸- وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات موظف است اقدامات ذیل را انجام دهد:

۱- نصب تجهیزات مخابراتی لازم به منظور پوشش کامل شبکه، از طریق شناسایی نقاط کور شبکه مخابراتی (*G.S.M*) در تمامی راههای برون‌شهری و درون‌شهری به ویژه حوزه‌های جغرافیایی و در حوزه ۳۰ کیلومتری شهرها در سطح استانها،

۲- تأمین بسترهای مخابراتی مورد نیاز برای ایجاد و راه‌اندازی فرماندهی صحنه تصادف و همکاری و اقدام لازم در رابطه با ایجاد فرکانس مشترک ارتباطی بین پلیس راه، سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، اورژانس و سازمان امداد و نجات جمعیت هلال احمر،

۳- تأمین بست مخابراتی مورد نیاز به منظور راه‌اندازی سیستم جامع تصادفات برای پاسگاههای پلیس راه و تأمین دسترسی برای دستگاههای مؤثر با همکاری نیروی انتظامی (فاوا ناجا)،

۴- تأمین بسترهای مخابراتی مورد نیاز به منظور اطلاع‌رسانی از وقوع حوادث ترافیکی توسط رانندگان واجد شرایط ناوگان حمل‌ونقل عمومی به مراکز پلیس، اورژانس، راهداری و هلال احمر.

ماده ۹- وزارت امور اقتصادی و دارایی (بیمه مرکزی ایران) موظف است ظرف شش ماه نسبت به اصلاح و بازنگری مقررات بیمه‌ای موجود برای افزایش اثر بازدارندگی آنها از وقوع تخلفات و تشویق به رعایت قوانین ترافیکی، مبتنی بر اطلاعات ثبت شده و سوابق تخلفات و تصادفات رانندگان (به ویژه ناوگان حمل‌ونقل عمومی و موتورسیکلت) اقدام نماید.

تبصره- وزارت امور اقتصادی و دارایی (بیمه مرکزی ایران) موظف است ضمن اجرای دقیق مفاد دستورالعمل اجرایی نحوه مشارکت صنعت بیمه در کاهش آسیب‌های سوانح رانندگی (موضوع ماده ۵ قانون) ظرف مدت دو ماه پس از ابلاغ این آیین‌نامه، مقررات مربوط به پرداخت خسارات حوادث رانندگی را به نحوی اصلاح نماید که شرکت‌های بیمه‌گر ملزم به پرداخت خسارات وارده به وسایل نقلیه در اثر انجام عملیات نجات و رهاسازی که به تأیید پلیس راهنمایی و رانندگی رسیده است، شوند.

فصل سوم- ارتقای ایمنی وسایل نقلیه

ماده ۱۰- وزارت صنایع و معادن موظف است اقدامات ذیل را انجام دهد:

۱- بررسی و تجزیه و تحلیل سالانه تصادفات و تلفات مربوط با هر یک از انواع وسایل نقلیه (با اولویت ناوگان حمل‌ونقل عمومی) با همکاری پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا در کمیسیون (کمیته تخصصی ناوگان) و شناسایی و رفع نواقص فنی موجود و بهینه‌سازی آنها در فرآیند تولید و یا ورود وسیله نقلیه،

۲- ارایه برنامه اجرایی (زمانبندی شده) در رابطه چگونگی تجهیز خودروها و به ویژه وسایل نقلیه حمل بار و مسافر (با اولویت ناوگان حمل‌ونقل عمومی) به سیستم ترمز ضد قفل، کیسه هوا و سایر تجهیزات ایمنی اجباری،

۳- مؤسسات استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران موظف است ظرف سه ماه پس از ابلاغ این آیین‌نامه بر اساس پیشنهادات کمیسیون (کمیته تخصصی ناوگان)، استانداردها و الگوها فصلی کارشناسی شده برای کلاه ایمنی و محافظ پا و سایر موارد مرتبط با ایمنی برای موتورسیکلت‌سواران را تهیه یا بازنگری و به شورای عالی استاندارد ارایه نماید،

۴- مؤسسات استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران موظف‌اند ظرف سه ماه پس از ابلاغ این آیین‌نامه، براساس پیشنهادات کمیسیون (کمیته تخصصی ناوگان)، استانداردهای ایمنی و رفاهی خودروهای تولید داخل و وارداتی (از جمله کمربند ایمنی، کیسه هوا، سیستم تنظیم دور جعبه دنده، کپسول آتش‌نشانی و جعبه کمک‌های اولیه ویژه ناوگان حمل‌ونقل عمومی) را تهیه یا بازنگری و به شورای عالی استاندارد ارایه نماید،

۵- کمیسیون (کمیته تخصصی ناوگان) موظف به بررسی سالانه سوابق تصادفات و تلفات هریک از انواع وسایل نقلیه موجود در کشور و اعلام سطح ایمنی نسبی آنها بر حسب سیستم درجه‌بندی می‌باشد.

ماده ۱۱ - وزارت راه و ترابری موظف است به منظور ارتقای ایمنی وسایل نقلیه با مشارکت بخش خصوصی نسبت به راه‌اندازی مراکز معاینه فنی ناوگان حمل‌ونقل عمومی (به جز سواری کرایه) و الزام به بازدید منظم دوره‌ای، ظرف شش ماه از ابلاغ آیین‌نامه اقدام نماید.

فصل چهارم - فرهنگ‌سازی، ارتقای آموزش همگانی و اصلاح رفتار پرخطر رانندگان

ماده ۱۲- پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا موظف است اقدامات ذیل را انجام دهد:

۱- راه‌اندازی کامل سیستم جامع تصادفات ظرف شش ماه پس از ابلاغ این آیین‌نامه و اعمال نظارت مستمر بر ثبت دقیق اطلاعات حوادث رانندگی، در تمامی پاسگاههای پلیس راه کشور،

تبصره - دستگاههای مؤثر موظفند، ضمن فراهم‌سازی بستر لازم، اطلاعات و آمار عملکردی مربوط را به صورت بهنگام در سیستم جامع تصادفات ثبت نمایند.

۲- فراهم ساختن امکان تجزیه و تحلیل آماری تصادفات به صورت دینامیکی، برای سازمان‌های دخیل در امر کاهش تصادفات، بر اساس سطح دسترسی‌های تعریف شده،

تبصره - سطح دسترسی به بانک اطلاعات تصادفات برای دستگاههای مؤثر در کمیسیون تعیین می‌گردد.

۳- همکاری با کمیسیون (کمیته تخصصی آموزش و فرهنگ‌سازی) به منظور تعیین علل و عوامل انسانی مؤثر در وقوع تصادفات بر اساس تجزیه و تحلیل آمار تصادفات و نسبت سهم هر یک از علل،

۴- هدفمند کردن فعالیت گشت‌های پلیس راه بر اساس تجزیه و تحلیل‌های آماری اطلاعات تصادفات، در بازه‌های زمانی پرتصادف و با در نظر گرفتن حوزه جغرافیایی،

۵- کنترل و ثبت وضعیت هوشیاری رانندگان ناوگان حمل‌ونقل عمومی به صورت نمونه‌گیری اتفاقی و رانندگی درگیر در تصادف (اعم از مقصر یا غیر مقصر) از طریق تست مصرف مواد مخدر، روانگردان، مشروبات الکلی و خواب‌آلودگی و مانند آنها،

- ۶- کنترل ساعات کاری رانندگان حمل‌ونقل عمومی توسط عوامل پلیس راه،
- ۷- استفاده از توان بالقوه مردمی و نیز فناوری‌های موجود، برای تقویت کنترل نامحسوس و کاهش تخلف توسط رانندگان (به ویژه ناوگان حمل‌ونقل عمومی).
- ۸- ارایه طرح یکپارچه فرماندهی صحنه تصادف با همکاری دستگاههای مؤثر به کمیسیون ظرف دو ماه،
- ۹- هماهنگی با سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، اتحادیه‌های کامیون‌داران و شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌شهری، به منظور طراحی و اجرای ساز و کار لازم برای تشدید برخورد با تکرار تخلفات رانندگی توسط رانندگان ناوگان حمل‌ونقل عمومی بر اساس قوانین و مقررات بازدارنده موجود و الزام رانندگان پرتخلف جاده‌ای (به ویژه در دو مورد سرعت و سبقت) به پرداخت هزینه‌های نصب تجهیزات و سیستم‌های کنترلی تعریف شده از جمله *GPS* روی وسایل نقلیه مربوط،
- ۱۰- اصلاح قوانین و مقررات، آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های لازم برای ایجاد محدودیت‌های بازدارنده در خصوص متخلفین و مرتکبین تخلفات حادثه‌ساز و پیشگیری از وقوع تصادفات با همکاری وزارت کشور و وزارت راه و ترابری ظرف شش ماه،
- ۱۱- تشدید کنترل و مهار رانندگان پرتخلف با استفاده از ابزار بدهی‌های جرائم پرداخت نشده برای احضار، تذکر، تعهد، آموزش و مانند آنها (به ویژه رانندگان حمل‌ونقل عمومی)،
- ۱۲- اعلام معایب و نواقص تابلوها و علائم جاده‌ای (شامل علائم راهنمایی و رانندگی، هشدارها و توصیه‌های ایمنی) به وزارت راه و ترابری،
- ۱۳- اجرای دوره آموزش تخصصی بررسی وضعیت ایمنی راه برای کارشناسان تصادفات راهنمایی و رانندگی از طریق دانشگاه علوم انتظامی ناجا (با هماهنگی

وزارت راه و ترابری) به منظور امکان ثبت نظریه کارشناسی مرتبط با نوع و عوامل مؤثر راه در وقوع تصادف، در زمان تنظیم کروکی تصادفات،

۱۴- تشدید اقدامات کنترلی در خصوص موتورسواران شامل:

الف - تشدید کنترل جاده‌ای موتورسواران فاقد کلاه ایمنی (اهم از راکب و ترک‌نشین) و اعمال محدودیت تردد با بیش از یک نفر ترک‌نشین در جاده‌ها و حاشیه سی کیلومتری شهرها،

ب - طراحی و اجرای آزمون‌های ویژه برای صدور گواهینامه "ویژه تردد جاده‌ای" برای راکبین موتورسیکلت با هدف کاهش حضور موتورسواران کم تجربه در جاده‌ها و کنترل آنان،

ج - منوط کردن ادامه تردد موتورسواران متخلف جاده‌ای به ارایه مدارک مثبت اعم از (گواهینامه ویژه موتورسواران جاده‌ای، پلاک موتورسیکلت، عدم خلافی و مانند آنها)،

د - هماهنگی با سازمان‌های دولتی و وابسته به دولت و نیز شرکت‌ها و نهادهای کشوری و لشگری در رابطه با الزام موتورسواران اداری مربوط به استفاده از کلاه ایمنی و نظارت مستمر بر حسن اجرای آن.

ماده ۱۳- دستگاه‌های مؤثر موظفند به منظور آموزش و ارتقای فرهنگ ایمنی ترافیک، اقدامات مؤثر در زمینه آموزش ایمنی ترافیک را مطابق جدول شماره (۱) پیوست که به مهر پیوست تصویب نامه هیئت وزیران تأیید شده است اجرا و نتایج اقدامات انجام شده را برابر شاخص‌های ارزیابی عملکردی، هر سه ماه یک بار به ستاد ارایه نمایند.

تبصره ۱- جزئیات اجرای برنامه‌ها در قالب طرح جامع آموزش و ارتقای فرهنگ ترافیک ظرف یک ماه پس از ابلاغ این آیین‌نامه توسط ستاد ابلاغ می‌شود.

تبصره ۲ - مجموعه شاخص‌های ارزیابی عملکرد ظرف یک ماه پس از ابلاغ این آیین‌نامه توسط ستاد ابلاغ می‌شود.

فصل پنجم - هماهنگی‌ها و اقدامات مدیریتی

ماده ۱۴ - دبیرخانه کمیسیون موظف است اقدامات زیر را انجام دهد:

- ۱- تعیین شاخص‌های علمی ارزیابی و سنجش میزان رشد یا کاهش تلفات و مجروحان سوانح رانندگی (با هدف تغییر رویکرد در جایگزینی نسبت‌های آماری به جای قدر مطلق‌های وقوع) با استفاده از نتایج آخرین مطالعات و پژوهش‌های صورت گرفته جهانی در کمیسیون (کارگروه آمار و اطلاعات) و ارایه گزارش آن به ستاد در مقاطع شش ماهه،
- ۲- تجزیه و تحلیل آمار تصادفات در کمیسیون (کارگروه آمار و اطلاعات) و ارایه گزارش آن به ستاد در مقاطع شش ماهه،
- ۳- پیگیری اجرای مصوبات کمیسیون (در رابطه با آیین‌نامه) از طریق سازمان‌های مربوط و تهیه گزارش برای جلسات کمیسیون،
- ۴- جمع‌بندی و بررسی کارشناسی پیشنهادات سازمان‌های مجری طرح (در رابطه با بهبود و یا رفع نواقص اجرایی) و آماده‌سازی آنها برای ارایه در جلسات کمیسیون،
- ۵- ارایه گزارش شش ماهه اقدامات دستگاه‌های مؤثر در زمینه ارتقای ایمنی ترافیک به کمیسیون بر اساس شاخص‌های ارزیابی،
- ۶- ارایه ضوابط و دستورالعمل راه‌اندازی مراکز معاینه فنی خودروهای سنگین (با مشارکت بخش خصوصی) برای تصویب به کمیسیون ظرف سه ماه پس از ابلاغ این آیین‌نامه،
- ۷- تدوین ساختار یکپارچه و مدیریت واحد در حوزه ایمنی و ارایه آن ظرف سه ماه پس از ابلاغ این آیین‌نامه به ستاد،

- ۸- راه اندازی کمیسیون‌های اجرایی آیین‌نامه در استان‌ها با هدف ایجاد ضمانت اجرایی لازم برای تحقق اهداف آیین‌نامه در استان‌ها.
- تبصره ۱-** کمیسیون متشکل از معاون عمرانی استاندار (رییس کمیسیون) مدیرکل راه و ترابری استان (دبیر)، رییس پلیس راه استان، مدیرکل حمل و نقل و پایانه‌های استان، رییس اورژانس استان، مسؤول امداد و نجات هلال احمر استان، مدیرکل مخابرات استان و دبیر شورای هماهنگی ترافیک استان می‌باشد.
- تبصره ۲-** مأموریت‌های اصلی کمیسیون‌های استانی به شرح زیر می‌باشد:
- هماهنگی‌های اجرایی بین پلیس راه، راهداری، اورژانس و هلال احمر به منظور هدفمند کردن اقدامات، در راستای اهداف و اولویت‌های طرح و نیز پیگیری مصوبات مرتبط با حوزه مأموریتی هر سازمان تا حصول به نتیجه،
 - ۲- پیگیری تقویت تجهیزات رده‌های مرتبط با امور امداد و نجات جاده‌ای از طریق مقدمات مسؤول ذیربط استانی،
 - ۳- اجرای مصوبات کمیسیون در سطح استان‌ها،
 - ۴- احصای مشکلات مناطق به کمیسیون.
- ماده ۱۵-** فرماندهی صحنه تصادف بر عهده پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا می‌باشد. تمامی تیم‌های عملیاتی دستگاه‌های مؤقر موظفند اقدامات خود را ضمن هماهنگی با پلیس انجام دهند.
- ماده ۱۶-** تیم‌های عملیاتی و اجرایی رسیدگی به حوادث موظف به انجام اقدامات ذیل می‌باشند:
- ۱- اطلاع‌رسانی حوادث، مدیریت و کنترل ترافیک و فرماندهی و ایجاد امنیت در صحنه توسط نیروی انتظامی و پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا،
 - ۲- خدمات فوریت‌های پزشکی و حمل اجساد متوفیان حوادث رانندگی توسط تیم‌های اورژانس،

۳- جستجو و نجات شامل اطفای حریق، امداد، نجات و رهاسازی در شهرها و حومه آن توسط سازمان آتش‌نشانی و خدمات ایمنی،

۴- جستجو و نجات اطفای حریق، امداد، نجات و رهاسازی در راههای برون‌شهری توسط تیم‌های عملیاتی و اجرایی سازمان امداد و نجات جمعیت هلال احمر،

۵- پاکسازی، تخلیه صحنه حادثه و ساماندهی امداد خودروها در حوادث جاده‌ای برون‌شهری و تعمیر و مرمت زیرساخت‌ها و علائم راه توسط تیم‌های عملیاتی ادارات راه و ترابری،

۶- پاکسازی، تخلیه صحنه حادثه و ساماندهی امداد خودروها و تعمیر و مرمت زیرساخت‌ها و علائم راه در شهرها و حومه آن توسط تیم‌های عملیاتی شهرداری،

تبصره ۱- جزئیات وظایف و اقدامات هر یک از تیم‌های عملیاتی و اجرایی رسیدگی به حوادث در زمینه فعالیت‌های یادشده مطابق پیوست شماره (۲) این آیین‌نامه که به مهر "پیوست تصویب‌نامه هیأت وزیران" تأیید شده است می‌باشد.

تبصره ۲- دستورالعمل مدیریت صحنه تصادف به منظور هماهنگی میان دستگاههای مؤثر، ظرف یک ماه پس از ابلاغ این آیین‌نامه، توسط ستاد ابلاغ می‌شود.

تبصره ۳- وزارت راه و ترابری موظف است محل استقرار متصدیان سوانح (اعم از تیم‌های پلیس، اورژانس، راهداری، سازمان امداد و نجات جمعیت هلال احمر و سایر ارگان‌های ذیربط رسیدگی به سوانح رانندگی) را به صورت مجتمع و یکپارچه در محل‌های مورد نیاز فراهم آورد. در این راستا نیروی انتظامی موظف است همکاری لازم را برای استقرار متصدیان و تیم‌های عملیاتی رسیدگی به حوادث را در پاسگاهها و اتاقک‌های پلیس انجام دهد.

ماده ۱۷- دستگاههای مؤثر موظفند برنامه اجرایی خود و اهداف کمی حاصل از اجرای آن را در چارچوب تکالیف مشخص شده در این آیین‌نامه با بکارگیری همه منابع و امکانات موجود ظرف سه ماه به ستاد ارایه نمایند.

تبصره - دستگاههای مؤثر موظفند هر سه ماه یکبار گزارش اقدامات و عملکرد خود را به دبیرخانه کمیسیون و ستاد ارائه نمایند.

ماده ۱۸- در راستای تحقق مدیریت واحد حمل و نقل، وزارتخانه راه و ترابری و کشور وظیفه سیاست‌گذاری کلان، برنامه‌ریزی و نظارت عالی مدیریت ایمنی راهها و سوانح ترافیکی را به ترتیب در شبکه حمل و نقل برون‌شهری و شهرها و حومه آن بر عهده دارند.

جدول ۱-۱: ماتریس آموزش‌های مرتبط با هر سازمان.

ردیف	آموزش	سازمان مجری	ردیف	آموزش	سازمان مجری
۱	آموزش ایمنی ترافیک به پلیس راهنمایی و رانندگی در تمامی سطوح	پلیس راهنمایی و رانندگی	۱۲	آموزش مدرسان و متخصصان مورد نیاز هر سازمان یا نهاد مرتبط	دستگاههای مؤثر
۲	آموزش کمک‌های اولیه به پلیس راهنمایی در تمامی سطوح	وزارت بهداشت درمان و آموزش پزشکی	۱۳	آموزش فوریت‌های پزشکی و امداد برای کارکنان امداد و نجات و اورژانس	وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی
۳	آموزش ممتحنان و متخصصان آموزش رانندگی	پلیس راهنمایی و رانندگی	۱۴	آموزش تخصصی رانندگی حرفه‌ای حمل و نقل عمومی	سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای
۴	آموزش مربیان آموزشگاههای رانندگی	پلیس راهنمایی و رانندگی	۱۵	آموزش مربوط به ایمنی برای شرکت‌ها و مؤسسات حمل و نقل برون‌شهری	سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای
۵	آموزش تعدادی از افراد پلیس برای آموزش ایمنی ترافیک در مدارس	پلیس راهنمایی و رانندگی	۱۶	آموزش رانندگان حمل و نقل عمومی، رانندگان شخصی، موتورسیکلت‌سواران	پلیس راهنمایی و رانندگی
۶	آموزش مباحث راهنمایی و رانندگی به رانندگان قبل از دریافت گواهینامه	پلیس راهنمایی و رانندگی	۱۷	آموزش همگانی راه	صدا و سیما

جدول ۱-۱: ماتریس آموزش‌های مرتبط با هر سازمان. (ادامه)

ردیف	آموزش	سازمان مجری	ردیف	آموزش	سازمان مجری
۷	آموزش کمک‌های اولیه	وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی	۱۸	آموزش والدین معلمان، مربیان و مدیران و سایر عوامل اجرایی آموزش و پرورش در زمینه ایمنی راهها	وزارت آموزش و پرورش
۸	آموزش مربوط به کنترل فنی وسایل نقلیه	پلیس راهنمایی و رانندگی	۱۹	آموزش‌های کمک‌های اولیه در زمینه حوادث جاده‌ای در مدارس و دانشگاهها	وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی
۹	آموزش مهندسی ایمنی راه	سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای	۲۰	آموزش مقررات ایمنی ترافیک در مدارس	پلیس راهنمایی و رانندگی
۱۰	آموزش آشنایی با انواع بیمه و مزایای آن	بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران	۲۱	آموزش عمومی برای کارکنان سازمان توسط نهاد مربوط	دستگاههای مؤثر
۱۱	ترویج استفاده از بیمه توسط رانندگان	بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران			

پیوست ۲

**آیین‌نامه اجرایی ماده ۵ قانون
توسعه حمل‌ونقل و سوخت**

شماره ۴۲۹۸/۴۳۱
تاریخ
پست ۱۳۸۸/۱۱/۰۴



بسمه تعالی

"با صلوات بر محمد و آل محمد"

وزارت کشور - وزارت راه و ترابری

وزارت امور اقتصادی و دارایی - وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی
وزارت صنایع و معادن - وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات - وزارت آموزش و پرورش
وزارت دادگستری - معاونت برنامه ریزی و نظارت راهبردی رئیس جمهور
معاونت توسعه مدیریت و سرمایه انسانی رئیس جمهور
ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت - جمعیت هلال احمر جمهوری اسلامی ایران

وزیران عضو کارگروه توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت به استناد اصل یکصد و سی و هشتم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران و با رعایت تصویب نامه شماره ۱۴۵۶۰۱/ت۴۴۴۵۸ هـ مورخ ۱۳۸۷/۲۱ "آیین نامه اجرایی ماده (۵) قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت - مصوب ۱۳۸۶" را به شرح زیر موافقت نمودند:

"آیین نامه اجرایی ماده (۵) قانون توسعه حمل و نقل عمومی و

مدیریت مصرف سوخت - مصوب ۱۳۸۶"

ماده ۱ - وزارتخانه های کشور، راه و ترابری، بهداشت، درمان و آموزش پزشکی، امور اقتصادی و دارایی، صنایع و معادن، ارتباطات و فناوری اطلاعات و آموزش و پرورش و نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران (پلیس راهتمایی و رانندگی) و سازمان پزشکی قانونی کشور و بیمه مرکزی ایران و جمعیت هلال احمر جمهوری اسلامی ایران موظفند نسبت به ثبت اطلاعات و آمار عملکردی مربوط در سامانه ثبت اطلاعات تصادفات به صورت بهنگام و آرایه گزارش ارزیابی دستگاه مربوط به کمیسیون ایمنی راهها در قالب شاخصهای عملکردی مطابق پیوست شماره (۱) که به مهر "دفتر هیئت دولت" تأیید شده است، اقدام نمایند.

ماده ۲ - وزارت راه و ترابری (دبیرخانه کمیسیون ایمنی راهها) موظف است به منظور فراهم شدن بستر سیستم کارآمد ارزیابی عملکرد دستگاههای مؤثر در کاهش حوادث و تلفات سوانح حمل و نقل درون شهری و برون شهری ظرف سه ماه پس از ابلاغ این آیین نامه اقدامات زیر را انجام دهد:

شماره ۴۲۵۹۸/۴۳۱۰
تاریخ
پیوست ۱.۴.۱۱.۱۳۸۹



- الف - ایجاد سامانه اطلاعات جامع مدیریت ایمنی راهها و تلفات سوانح حمل و نقل درون شهری و بیرون شهری.
- ب - فراهم کردن امکان دسترسی متقابل دستگاههای موضوع ماده (۱) به سامانه یادشده همراه با تعیین سطح دسترسی هر دستگاه.
- پ - تعریف شناسه مشترک تصادفات.
- ت - جمع بندی و تعیین میزان کاهش آسیب ناشی از تصادفات منجر به خسارت، جرح و فوت نسبت به جمعیت و وسایل نقلیه دارای بیمه از طریق مقایسه با آمار سالهای قبل.
- ث - ارائه گزارش سه ماهه ارزیابی عملکرد دستگاههای موضوع ماده (۱) به ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت.
- ج - ارائه آمار و اطلاعات مورد نیاز دستگاههای اجرایی، مراکز تحقیقاتی، پژوهشی و دانشگاهها، حسب مورد و براساس درخواست رسمی آنها.
- تبصره - دستگاههای موضوع ماده (۱) موظفند تا زمان راه اندازی سامانه یادشده، اطلاعات و آمار مربوط را در قالب ضوابط موضوع پیوست شماره (۲) که به مهر "دفتر هیئت دولت" تأیید شده است به صورت ماهانه به دبیرخانه کمیسیون ایمنی راهها ارائه دهند.
- ماده ۳- وزارت امور اقتصادی و دارایی (بیمه مرکزی ایران) موظف است میزان صرفه جویی موضوع ماده (۵) قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت را بر اساس عملکرد سال قبل از ابلاغ این آیین نامه و طبق فرآیند مندرج در پیوست شماره (۳) که به مهر "دفتر هیئت دولت" تأیید شده است تعیین و به ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت اعلام نماید.
- ماده ۴- شرکتهای بیمه گر موظفند حسب اعلام بیمه مرکزی ایران معادل پنجاه (۵۰٪) درصد صرفه جویی موضوع ماده (۳) را به حسابی که توسط وزارت امور اقتصادی و دارایی تعیین می شود واریز نمایند.
- تبصره- وزارتخانه های کشور و راه و ترابری موظفند اعتبارات موضوع این آیین نامه را برای آموزش و فرهنگ سازی ایمنی تردد، تامین تجهیزات، کمک به اصلاح فیزیکی نقاط و مقاطع حادثه خیز، بهبود عبور و مرور و کمک به پرداخت هزینه های جاری (با تصویب طرحها و اعتبارات پیشنهادی توسط شهرداریها در شورای هماهنگی ترافیک استان و از سوی وزارت راه و ترابری و پلیس راهور، در کمیسیون ایمنی راههای وزارت راه و ترابری) به دستگاههای مذکور اختصاص دهند.

شماره ۴۲۱۰ / ۴۳۵۹۸
تاریخ ۱۳۸۹ / ۱۷ / ۱۴
پست



ماده ۵- پیگیری اجرای این آیین نامه به عهده وزارت راه و ترابری (کمیسیون ایمنی راهها) و مسئولیت نظارت بر حسن اجرای آن به عهده بیمه مرکزی ایران می باشد.
ماده ۶- وزارت راه و ترابری (کمیسیون ایمنی راهها) موظف است هر سه ماه یکبار گزارش عملکرد دستگاههای ذی ربط را به ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت ارائه نماید.

این تصمیم نامه در تاریخ ۱۳۸۸/۱/۹ به تأیید مقام محترم ریاست جمهوری رسیده است.

محمد رضا رحیمی
معاون اول رئیس جمهور

رونوشت: دفتر رئیس جمهور، دفتر معاون اول رئیس جمهور و دفتر هیئت دولت.

وزارت راه و ترابری
شماره رایانه ۱۲۶۶
تاریخ ۱۳۸۹ / ۱۷ / ۱۴

پیوست ۳

مجموعه شاخص‌های اصلی عملکردی جهت بهبود ایمنی راهها به صورت پایدار^۱

۱. مصوبه جلسه بیست و دوم کمیسیون ایمنی راهها مورخ ۱۳۸۶/۰۳/۱۲
با اعمال اصلاحات: مصوبه جلسه سی و یکم کمیسیون ایمنی راهها مورخ ۱۳۸۸/۰۶/۳۱



وزارت بهداشت و درمان
وزیر

برسگی

شماره :
تاریخ :
پست :

- سرکار صریحیه مؤسسه - رئیس محترم پلیس راهبانی و رانندگی ناجا
- جناب آقای دکتر افندی زاده - رئیس محترم سازمان راهبردی و حمل و نقل جادمای
- جناب آقای مهندس ارشادمنش - معاون محترم هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور
- جناب آقای دکتر امامی و فوی - معاون محترم سلامت وزارت بهداشت درمان و آموزش پزشکی
- جناب آقای مهندس رحمتی - معاون محترم نظارت راهبردی مملکت برنامه ریزی و نظارت راهبردی
- جناب آقای دکتر شکاری - سرپرست محترم معاونت آموزش و نوآوری وزارت آموزش و پرورش
- جناب آقای مهندس بزرگوری - رئیس محترم مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران
- جناب آقای مهندس ظهوری فر - مدیر عامل محترم شرکت ارتباطات زیرساخت وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات
- جناب آقای دکتر خاتمی - رئیس محترم جمعیت حلال احمر کشور
- جناب آقای دکتر فرشاد ماهرمان - رئیس محترم بنده مرکزی ایران

سلام علیکم

پیرو مصوبه جلسه سی و یکم کمیسیون ایمنی راههای کشور مورخ ۱۳۸۸/۰۳/۲۱ به پوست شاخصهای ارزیابی وضعیت ایمنی رانندگی در سطح ملی، استانی و دستگاهی و اصلاحیه "مجموعه شاخصهای اصلی عملکردی جهت بهبود ایمنی راهها بصورت پایدار" مصوبه جلسه بیست و دوم کمیسیون ایمنی راهها مورخ ۱۳۸۸/۰۳/۲۲ که در جلسه سی و یکم کمیسیون ایمنی راهها مورد اصلاح و بازبینی قرار گرفته جهت بهربرداری ابلاغ می گردد. خواهشمند است هر یک از دستگاهها گزارش وضعیت شاخصهای عملکردی را در دو نوبت در سال (هرشش ماه یکبار) در اختیار دبیرخانه کمیسیون ایمنی راهها قرار دهند. دبیرخانه کمیسیون موظف است براساس شاخصهای عملکردی و همکاری دستگاههای عضو نسبت به ارزیابی بهبود وضعیت ایمنی راهها اقدام نماید.

۱۱/۸۵۵۱۴
۱۳۸۸/۰۳/۲۱

وزیر راه و ترابری و رئیس کمیسیون ایمنی راهها

رونوشت :

- جناب سرهنگ اسماعیلی فرماندهی محترم پلیس راه کشور
- جناب آقای دکتر اسفندیاری رئیس محترم سازمان اسناد و نجات جمعیت حلال احمر
- جناب آقای دکتر حسینی، رئیس محترم مرکز مدیریت حوادث و تویتهای پزشکی
- جناب آقای دکتر علیزاده، رئیس محترم سازمان پزشکی قانونی کشور
- جناب آقای دکتر پهلوانی، مدیر کل محترم خدمات آذاری سازمان صدا و سیما
- جناب آقای دکتر توفیق مشاور محترم اقتصادی نخستان کل کشور
- دبیرخانه کمیسیون ایمنی راههای کشور

مقدمه:

بهبود ایمنی راه‌ها مستلزم انجام فعالیت‌های مستمر، یکپارچه و سیستماتیک در زمینه‌های مختلف همچون مدیریت و هماهنگی ایمنی، سیستم مناسب جمع‌آوری، پردازش و ارایه آمار و اطلاعات تصادفات، طراحی و ساخت راه‌های ایمن، بهبود و رفع نقاط حادثه‌خیز، تبلیغات و آموزش‌های مؤثر ایمنی، استاندارد ایمنی وسایل نقلیه، وضع مقررات و قوانین ترافیکی و اعمال آنها، عملیات نجات و فوریت‌های پزشکی و ... می‌باشد که تعیین وضعیت هر یک از آنها دارای شاخص‌های مختلف و متعددی می‌باشد. مطابق توصیه مراجع بین‌المللی، تعیین شاخص‌های عمده و اصلی که حصول آنها شرط لازم برای دستیابی به بهبود مستمر و پایدار وضعیت ایمنی راه‌ها باشد، ضروری دانسته شده است.

در فرایند بهبود ایمنی راه‌ها، ارتقاء وضعیت شاخص‌های اصلی عملکردی تعیین شده مهم بوده و نهایتاً منجر به بهبود پایدار ایمنی راه‌ها خواهد شد. با بهبود نسبی شاخص‌های تعیین شده حتی اگر در برخی سال‌ها بنابر ماهیت سینوسی تعداد تصادفات و تلفات رانندگی، رشدی مشاهده شود، زحمات و فعالیت‌های انجام شده به یکباره از دست رفته تلقی نگردیده و زیر سؤال نخواهد رفت. در همین حال بهبود ایمنی راه‌ها به صورت پایدار بدون بهبود وضعیت شاخص‌های اصلی تعیین شده ذیل عملاً انتظاری بیهوده خواهد بود. از اینرو شاخص‌های اصلی عملکردی جهت بهبود ایمنی راه‌ها به صورت پایدار در جلسه بیست و دوم کمیسیون ایمنی راه‌ها مورخ ۱۳۸۶/۳/۱۲ و با اندکی اصلاح در جلسه سی و یکم مصوب گردیده است. لازم به ذکر است که:

۱. این شاخص‌ها، شاخص‌های اصلی بهبود ایمنی راه‌ها بوده و ناقص اهمیت شاخص‌های فرعی و عملکردی مورد استفاده دستگاهها نمی‌باشد.
۲. برخی از شاخص‌های تعیین شده جدید بوده و تهیه و ارایه آنها مستلزم اهتمام دستگاهها در بررسی آماری و گردآوری اطلاعات مورد نیاز در این زمینه خواهد بود.

۳. مجموعه این شاخص‌ها بر مبنای گزارش سالانه دستگاهها توسط دبیرخانه کمیسیون ایمنی راهها مورد ارزیابی قرار گرفته و در صورت نیاز با درخواست دستگاهها تغییرات لازم توسط آن دبیرخانه صورت خواهد پذیرفت.
- همچنین جهت ارزیابی وضعیت ایمنی رانندگی در کشور در سطح ملی و استانی می‌بایست از شاخص‌های ذیل استفاده نمود:
- الف- شاخص اصلی برای ارزیابی وضعیت ایمنی رانندگی در سطح ملی:
- شاخص کشته به صد هزار نفر جمعیت
- نکته: شاخص کشته به ده هزار وسیله‌نقلیه نیز صرفاً به همراه استفاده از شاخص کشته به صد هزار نفر جمعیت قابل استفاده در تحلیل‌ها می‌باشد و به تنهایی قابل استفاده نیست.
- ب- شاخص‌های اصلی برای ارزیابی وضعیت ایمنی رانندگی در سطح استان‌ها:
- مقایسه میزان درصد تغییر تعداد تلفات، تصادفات و مصدومین حداقل در دو سال متوالی و مقایسه آن با تغییر متوسط استان‌ها (درصد تغییر این شاخص برای یک سال ملاک ارزیابی تلقی نمی‌گردد)

واحد	شاخص		دستگاه	
%	بزرگراه	درون شهری	پلیس راهنمایی و رانندگی	
%	خیابان			
%	آزادراه	برون شهری		
%	بزرگراه			
%	راه اصلی			
%	راه فرعی			
%	بزرگراه	درون شهری		
%	خیابان			
%	آزادراه	برون شهری		
%	بزرگراه			
%	راه اصلی			
%	راه فرعی			
%	درون شهری		درصد رانندگان با سرعت بالاتر از حد مجاز در مناطق	
%	برون شهری			
%	آزاد راه		درصد پوشش عملیاتی استاندارد پلیس در انواع راههای کشور	
%	راه اصلی			
%	راه فرعی			
عدد	آزادراه		تعداد گشت فعال به ازای یکصد کیلومتر از کل راههای موجود کشور	
عدد	بزرگراه			
عدد	راه اصلی			
عدد	راه فرعی			
کیلومتر بر ساعت	بزرگراه	درون شهری	متوسط میزان تخلف از سرعت مجاز	
کیلومتر بر ساعت	خیابان			
کیلومتر بر ساعت	آزادراه	برون شهری		
کیلومتر بر ساعت	بزرگراه			
کیلومتر بر ساعت	راه اصلی			
کیلومتر بر ساعت	راه فرعی			
دقیقه	درون شهری			متوسط زمان رسیدن به سر صحنه تصادف
دقیقه	برون شهری			
%	درصد رانندگانی که به صورت تصادفی تست مواد مخدر یا الکل آنها مثبت بوده است			

جدول ۳-۱: مجموعه شاخص‌های اصلی عملکردی جهت بهبود ایمنی راهها به صورت پایدار. (ادامه)

دستگاه	شاخص	واحد	دستگاه
٪	نسبت طول راههای با پوشش عملیات استاندارد فوریت‌های پزشکی به طول کل راهها	آزاد راه	وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی
		بزرگراه	
		راه اصلی	
		راه فرعی	
عدد	تعداد پایگاه به ازاء یکصد کیلومتر راه اصلی		
دقیقه	متوسط زمان رسیدن به صحنه تصادف	درون شهری	
دقیقه		برون شهری	
دقیقه	متوسط زمان رسیدن بیماران ترومایی به مراکز ترومای سطح ۲ از زمان حرکت از بالین بیمار		
٪	درصد پوشش عملیات رسیدگی و انتقال مصدومین تصادفات ترافیکی توسط اورژانس ۱۱۵ به بیمارستانها و مراکز درمانی در شهرها و جاده‌ها		
٪	درصد متوفیان حوادث ترافیکی حین انتقال به مراکز درمانی به تعداد کل متوفیان و مجروحین حوادث ترافیکی		
عدد	تعداد اتوبوس آمبولانس به ازاء یک میلیون نفر جمعیت		
عدد	تعداد آمبولانس ۱۱۵ به یکصد هزار نفر جمعیت		
٪	نسبت مأموریت‌های حوادث ترافیکی به تعداد کل مأموریت‌های اورژانس		
فروند	تعداد بالگرد موجود به ازای هر یکصد کیلومتر راه اصلی		
٪	درصد پوشش امداد هوایی در راهها	آزاد راه	وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی
		بزرگراه	
		راه اصلی	
		راه فرعی	
٪	نسبت مأموریت‌های امداد هوایی به کل مأموریت‌های ترافیکی		
٪	نسبت نیروهای واجد تحصیلات دانشگاهی مرتبط با فوریت‌های به کل پرسنل عملیات اورژانس ۱۱۵		
٪	نسبت رانندگان حمل و نقل عمومی آموزش دیده (دوره کمک‌های اولیه) به کل رانندگان حمل و نقل عمومی		
٪	نسبت پرسنل دولتی آموزش دیده (دوره کمک‌های اولیه) به کل پرسنل دولتی		
٪	درصد فراگیران نیروهای عملیاتی آموزش دیده پلیس راهور (دوره امدادگری اورژانس <i>First Responder</i>) از مجموع نیروهای عملیاتی پلیس راهور		
٪	درصد فراگیران نیروهای عملیاتی آموزش دیده راهداری (دوره امدادگری اورژانس <i>First Responder</i>) از مجموع نیروهای عملیاتی پلیس راهور		
٪	درصد فراگیران نیروهای عملیاتی آموزش دیده هلال احمر (دوره امدادگری اورژانس <i>First Responder</i>) از مجموع نیروهای عملیاتی پلیس راهور		
٪	درصد فراگیران نیروهای عملیاتی آموزش دیده امداد خودرو (دوره امدادگری اورژانس <i>First Responder</i>) از مجموع نیروهای عملیاتی پلیس راهور		

جدول ۳-۱: مجموعه شاخص‌های اصلی عملکردی جهت بهبود ایمنی راهها به صورت پایدار. (ادامه)

دستگاه	شاخص	واحد	دستگاه
سازمان امداد و نجات جمعیت هلال احمر	درصد طول راههایی که توسط نیروهای امداد و نجات پوشش داده شده است.	آزاد راه	%
		بزرگراه	%
		راه اصلی	%
		راه فرعی	%
	تعداد پایگاه امداد و نجات به ازای هر یکصد کیلومتر راه اصلی	عدد	
	مأموریت‌های امدادی به ازای هر یکصد کیلومتر راه اصلی	مأموریت	
	متوسط زمان رسیدن به صحنه تصادف	دقیقه	
	تعداد تجهیزات نجات (ست نجات) به میزان طول راههای کشور	ست نجات به کیلومتر	
	آمبولانسهای موجود به ازای هر یکصد کیلومتر راه اصلی	دستگاه	
	تعداد خودرو نجات به میزان یکصد کیلومتر طول راههای کشور	عدد	
	تعداد بالگرد موجود به ازای هر یکصد کیلومتر راه اصلی	فروند	
	درصد پوشش امداد هوایی در راهها	آزاد راه	%
		بزرگراه	%
		راه اصلی	%
		راه فرعی	%
	نسبت مأموریت‌های امداد هوایی به کل مأموریت‌های ترافیکی	%	
نسبت فراگیران آموزش دیده کمک‌های اولیه	%		
درصد فراگیران آموزش دیده امداد و نجات از مجموع گروههای هدف	%		
نسبت مأموریت‌هایی که فرآیند نجات به صورت کامل انجام شده (جستجو، رهاسازی، فوریت‌های پزشکی و انتقال) به کل مأموریت‌ها	%		
تعداد نقاط حادثه‌خیز حذف شده	عدد		
وزارت راه و ترابری	نسبت طول راههای آسفالتی به ده هزار وسیله‌نقلیه	کیلومتر به وسیله‌نقلیه	
		سهم طول آزاد راه و بزرگراه کشور به طول راههای آسفالتی	%
	میزان هزینه اقدامات نگهداری و ایمن‌سازی راهها به تولید ناخالص ملی	%	
	میزان هزینه اقدامات نگهداری و ایمن‌سازی راهها به کل هزینه ساخت راهها	%	
	درصدی از طول راهها که مورد بازرسی ایمنی راهها قرار می‌گیرد	آزادراه	%
		بزرگراه	%
		راه اصلی	%
		راه فرعی	%
	درصدی از راهها که تحت پوشش نظام درجه‌بندی ایمنی راهها قرار دارند	آزادراه	%
		بزرگراه	%
		راه اصلی	%
		راه فرعی	%

جدول ۳-۱: مجموعه شاخص‌های اصلی عملکردی جهت بهبود ایمنی راهها به صورت پایدار. (ادامه)

واحد	شاخص	دستگاه
%	درصدی از طول راههای اصلی که سطح درجه‌بندی ایمنی آنها به طور سالیانه ارتقاء یافته	
عدد	تراکم راههای اصلی همسنگ به جمعیت و وسعت کشور $L/((P*A)^{0.5})$	
%	درصد پوشش مناسب آزادراهها و بزرگراههای کشور به دوربین‌های کنترل سرعت	
ساعت	متوسط سالانه سرانه ساعات آموزش عمومی رانندگان حمل‌ونقل عمومی بار و مسافر	
ساعت	متوسط سرانه سالانه ساعات مورد آموزش قرار گرفتن دانش آموزان ابتدایی در زمینه ایمنی راهها (سرفصل‌های درسی + فوق برنامه)	وزارت آموزش و پرورش
ساعت	متوسط سرانه سالانه ساعات مورد آموزش قرار گرفتن دانش آموزان راهنمایی در زمینه ایمنی راهها (سرفصل‌های درسی + فوق برنامه)	
ساعت	متوسط سرانه سالانه ساعات مورد آموزش قرار گرفتن دانش آموزان دبیرستان در زمینه ایمنی راهها (سرفصل‌های درسی + فوق برنامه)	
ساعت	متوسط سرانه سالانه ساعات مورد آموزش قرار گرفتن معلمان در زمینه ایمنی راهها	
ساعت	متوسط سرانه سالانه ساعات مورد آموزش قرار گرفتن کودکان در مهد کودک‌ها در زمینه ایمنی راهها	سازمان بهزیستی کشور
%	درصد شبکه راههای تحت پوشش تلفن موبایل از کل راههای اصلی	وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات
%	درصد شبکه راههای تحت پوشش تلفن موبایل از کل راههای فرعی و روستایی	
%	درصد شبکه راههای اصلی مجهز به فیبر نوری (آماده برای هوشمندسازی)	
عدد	درصد تعداد نقاط پرتصادف شهری حذف شده (جرحی و فوتی) با تأکید بر ایمنی عابرین پیاده	وزارت کشور (در قالب وظایف شهرداریها)
%	درصد بودجه اقدامات ایمن‌سازی راههای شهری به کل هزینه‌های حمل‌ونقل شهری	
%	درصد بودجه عمرانی صرف شده جهت ایجاد و نگهداری سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی	
%	درصد پوشش راههای شریانی درون‌شهری به دوربین‌های کنترل و اعمال مقررات ترافیکی	
ساعت	میزان ساعات سالانه برنامه‌های رادیویی (صدا) مربوط به ایمنی راهها	سازمان صدا و سیما
ساعت	میزان ساعات سالانه برنامه‌های تلویزیونی (سیما) مربوط به ایمنی راهها	
%	میزان سرمایه‌گذاری انجام شده برای بهبود ایمنی و کاهش تصادفات رانندگی به کل خسارات شخص ثالث و بدنه	بیمه
%	میزان تخفیف‌های تشویقی برای کاهش تصادفات	
عدد	باری	متوسط عمر ناوگان
عدد	عمومی مسافربری	
عدد	سواری شخصی	

پیوست ۴

طرح مدیریت هماهنگ عملیات رسیدگی به حوادث جاده‌ای^۱

۱. مصوبه جلسه هفدهم کمیسیون ایمنی راهها مورخ ۱۳۸۵/۹/۴

. مقدمه

مجموعه عملیات در صحنه حوادث رانندگی شامل: مدیریت بر ترافیک، امداد و نجات، کمک‌های اولیه پزشکی، انتقال مجروحین، اطفای حریق و جمع‌آوری اجساد و صحنه تصادف از موضوعات بسیار مهم و چالش‌های در پیش روی بوده و این نقیصه در افزایش تلفات و ضایعات انسانی ناشی از حوادث رانندگی به نحو چشمگیری مؤثر بوده و به نحوی که درصد قابل ملاحظه‌ای از مجروحین در صحنه تصادفات یا حین انتقال به مراکز درمانی جان خود را از دست می‌دهند برای رفع این معضل حضور و تعامل و هماهنگی کلیه عوامل امداد و نجات در صحنه‌های تصادفات و سایر رخدادهای ترافیکی و برقراری مستمر و سریع و انجام عملیات بهنگام واحدهای مذکور اعم از سازمان راهداری- اورژانس- هلال احمر تحت مدیریت پلیس راه که عملاً به طور شبانه‌روزی در جاده‌های کشور حضور داشته و وظایف رسیدگی به تصادفات را به عهده دارند در قالب دستورالعمل مدیریت هماهنگ صحنه حوادث جاده‌ای و اجرای آن در سراسر کشور امری ضروری و اجتناب‌ناپذیر به نظر می‌رسد. با عنایت به وظایف ذاتی پلیس راه پیرامون تصادفات و جمع‌آوری و پاکسازی صحنه‌ها و برقراری امنیت عبور و مرور در کلیه

محورهای مواصلاتی بین‌شهری و اعلام نظریه کارشناسی به دستگاه قضایی و با نگرش به اینکه حادثه‌دیدگان در کلیه راههای کشور از طریق ارتباط تلفنی با مراکز ۱۱۰ پلیس یا هر طریق دیگری تقاضای استمداد و بهره‌مندی از امکانات امدادی سازمان‌های ذیربط را می‌نمایند لذا ضرورت دارد مدیریت واحد و هدایت عملیات مشترک در کلیه حوادث جاده‌ای با محوریت و مسؤلیت پلیس راه صورت پذیرد.

. هدف

- ۱- مدیریت واحد در صحنه تصادفات و عملیات امداد و نجات،
- ۲- برقراری ارتباط دائم و مستمر مردمی و عوامل امداد و نجات از طریق سیستم ۱۱۰ جاده‌ای یا ۱۱۵ یا هر طریق دیگری،
- ۳- ارزیابی خدمات امداد و نجات بموقع به مسافران در راه مانده و کلیه کسانی که بر اثر بروز مشکلات ترافیکی در جاده‌ها نیازمند کمک و امداد می‌باشند با اولویت‌بندی محورهای مواصلاتی درجه ۱ و ۲ و سپس توسعه آن به سایر محورها.

. منظور

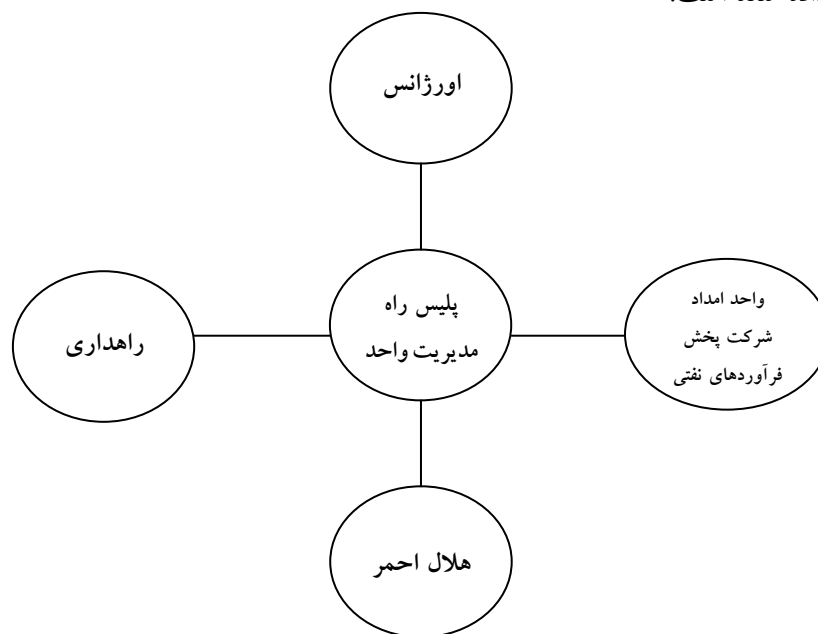
- ۱- کاهش ضایعات ناشی از حوادث رانندگی،
- ۲- رسیدگی و جمع‌آوری سریع تصادفات و کلیه رویدادهای ترافیکی،
- ۳- تسریع در حضور به موقع کلیه عوامل امداد و نجات (اورژانس- هلال احمر- راهداری- پلیس راه) به صحنه تصادفات،
- ۴- تسریع در رفع انسدادهای احتمالی جاده‌ای و برقراری روانی ترافیک،
- ۵- تسریع در حضور به موقع عوامل انتظامی جهت حفظ صحنه‌های حوادث جاده‌ای و پیگیری قضایی مربوطه،
- ۶- جلوگیری از بروز خطرات احتمالی ناشی از تصادفات وسایل نقلیه حامل مواد خطرناک،
- ۷- ایجاد بستر مناسب جهت اطلاع رسانی عمومی،

۸- جلوگیری از گسترش دامنه حادثه.

مدیریت واحد هماهنگ عملیات

شمای مدیریت واحد هماهنگ عملیات رسیدگی به حوادث جاده‌ای در شکل زیر

نشان داده شده است:



شکل ۴-۱: واحدهای عملیاتی مؤثر در صحنه تصادفات رانندگی.

وظایف دستگاهها:

وظایف هر یک از دستگاههای اجرایی به شرح ذیل تعیین می‌گردد:

۱-۵. وظایف پلیس راه ناجا

۱) پلیس راه پس از کسب خبر از هرگونه رویداد و حوادث جاده‌ای موظف است سریعاً ضمن حضور در صحنه تصادف، متناسب با نوع حادثه سایر سازمان‌ها و مؤسسات امدادی مربوطه را جهت حضور و امدادسانی در صحنه مطلع نماید،

- (۲) برقراری امنیت ترافیکی صحنه حادثه تا رسیدگی و جمع‌آوری و ایجاد شرایط عادی و جلوگیری از حوادث احتمالی بعدی،
- (۳) اعمال مدیریت در صحنه تصادف به منظور امداد و نجات و انتقال سریع مجروحین و مصدومین به مراکز درمانی توسط تکنسین‌های هلال احمر و اورژانس و پاکسازی صحنه تصادف توسط راهداری،
- (۵) اعمال محدودیت‌های ترافیکی در صورت لزوم برحسب نوع حادثه و شرایط راه،
- (۶) نصب علائم ترافیکی هشدار دهنده مورد نیاز موقت در صحنه‌های حوادث رانندگی،
- (۷) پیگیری برقراری فرکانس مشترک واحد ارتباط بیسیم بین دستگاهی (سازمان راهداری- اورژانس- هلال احمر و پلیس راه) از طریق ارتباطات زیرساخت وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات به منظور برقراری ارتباط سریع و بهنگام،
- (۸) انعکاس نحوه حضور عوامل امدادی و راهداری در محل حادثه به کمیته ایمنی استان سازمان‌های امدادی هلال احمر، اورژانس و راهداری،
- (۱۰) میانگین زمان حضور پلیس راه در صحنه‌های حوادث ترافیکی ۱۵ دقیقه می‌باشد،
- (۱۱) اعلام خاتمه عملیات.

۵-۲. وظایف سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای

- (۱) حضور عوامل راهداری با امکانات و تجهیزات لازم در محل حادثه جهت اجرای وظایف محوله براساس شرایط حاکم در صحنه تصادف،
- (۲) پاکسازی صحنه‌های حوادث جاده‌ای و انتقال وسایل نقلیه حادثه دیده به مکان ایمن ترافیکی،
- (۳) تدارک علائم ترافیکی و هشداردهنده و تحویل به پلیس جهت استفاده در صحنه تصادفات جاده‌ای،
- (۴) اسکان موقت مسافران حادثه دیده در راهدارخانه‌ها،

۵) میانگین زمان حضور عوامل راهداری در صحنه‌های حوادث ترافیکی جهت پاکسازی صحنه ۳۰ دقیقه می‌باشد.

۳-۵. وظایف مرکز مدیریت حوادث و فوریت‌های پزشکی (اورژانس)

- ۱) حضور بموقع عوامل اورژانس جاده‌ای با امکانات و تجهیزات درمانی مناسب در صحنه‌های حوادث رانندگی جهت اجرای وظایف محوله،
- ۲) اقدامات درمانی اولیه مجروحین و مصدومان حوادث جاده‌ای در سر صحنه (تثبیت وضعیت مصدومان)،
- ۳) انتقال و تحویل مصدومان و مجروحین حوادث جاده‌ای به مراکز درمانی مربوطه (به صورت‌های مختلف هوایی - جاده‌ای - ریلی)،
- ۴) پوشش هوایی جهت انجام فوریت‌های پزشکی،
- ۴) میانگین زمان حضور عوامل اورژانس جهت انجام اقدامات درمانی در حوادث ترافیکی ۱۵ دقیقه می‌باشد.

۴-۵. وظایف سازمان امداد و نجات جمعیت هلال احمر

- ۱) حضور بموقع عوامل امداد و نجات جمعیت هلال احمر با امکانات و تجهیزات تخصصی مربوطه در صحنه‌های حوادث جاده‌ای جهت اجرای وظایف محوله،
- ۲) انجام عملیات نجات و رهاسازی مصدومین حوادث رانندگی جاده‌ای از صحنه حادثه،
- ۳) انجام عملیات امدادرسانی (اسکان اضطراری، تغذیه اضطراری، حمایت‌های روانی و ...) به آسیب دیدگان و در راه ماندگان حوادث جاده‌ای،
- ۴) ارائه خدمات کمک‌های اولیه و در صورت نیاز مصدومین حوادث ترافیکی در صورت عدم حضور اورژانس و پشتیبانی از اورژانس در صورت نیاز (براساس اعلام پلیس پس از هماهنگی با اورژانس)،
- ۵) پوشش هوایی در جهت امداد حادثه دیدگان و درماندگان در راه،

- ۶) انتقال متوفیان حوادث جاده‌ای بمراکز مربوطه در صورت تصویب طرح و واگذاری امکانات انتقال اجساد،
- ۷) تأمین نیازمندی‌های ضروری مسافران در راه مانده و حادثه دیدگان،
- ۸) میانگین زمان حضور عوامل هلال احمر جهت انجام اقدامات امداد رسانی در حوادث ترافیکی ۱۵ دقیقه می‌باشد.

۵-۵. وظایف شرکت پخش فرآورده‌های نفتی

- ۱) تشکیل اکیپ‌های امدادی شبانه‌روزی در کلیه مراکز استان‌ها و شهرستان‌های بزرگ به منظور پاکسازی صحنه تصادفات و وسایل نقلیه حامل مواد خطرناک،
- ۲) تخلیه سریع و به موقع محمولات کامیون‌های حامل مواد خطرناک و جمع‌آوری از صحنه تصادفات براساس اعلام واحدهای پلیس راه و یا سایر سازمان‌های ذیربط،
- ۳) حفظ ارتباط مستمر اکیپ امدادی مذکور با مراکز ۱۱۰ و پلیس راه استان‌ها و شهرستان‌های سراسر کشور،
- ۴) میانگین زمان حضور اکیپ‌های امدادی شرکت پخش فرآورده‌های نفتی بهنگام بروز حوادث ترافیکی ۲ ساعت می‌باشد.

. زمان حضور عوامل امدادی

میانگین زمان حضور عوامل امدادی بهنگام وقوع حوادث ترافیکی در سر صحنه تصادفات به شرح ذیل تعیین می‌گردد:

- ۱- پلیس راه ۱۵ دقیقه
- ۲- هلال احمر ۱۵ دقیقه
- ۳- اورژانس ۱۵ دقیقه
- ۴- راهداری ۳۰ دقیقه
- ۵- اکیپ‌های امدادی شرکت نفت ۲ ساعت

. دستورات و هماهنگی

- ۱- مدیریت واحد عملیات در صحنه حوادث و رویدادهای ترافیکی جاده‌ای با پلیس راه بوده و کلیه سازمان‌های امدادی موظفند ضمن هماهنگی‌های لازم برابر شرح وظایف سازمانی اقدام نمایند.
- ۲- در صورتی که هر یک از واحدهای امدادی زودتر از پلیس راه در صحنه حاضر گردیده‌اند نسبت به مدیریت و حفظ صحنه تا حضور پلیس راه اقدام نمایند.
- ۳- ایجاد شبکه ارتباطی یکپارچه و تقویت مرکز اطلاعات و کنترل در هر یک از سازمان‌های امداد و نجات (اورژانس- هلال احمر- راهداری- پلیس راه) و حفظ ارتباط با مراکز فرماندهی و کنترل پلیس راه استان و ناجا
- ۴- برگزاری جلسات هماهنگی برای ارتقاء کمیت و کیفیت عملیات امداد و نجات و رفع اشکالات احتمالی هر ۱۵ روز یکبار در کمیته ایمنی راههای استان.

پیوست ۵

ضوابط ارایه آمار و اطلاعات

تصادفات راهها'

۱. مصوبه جلسه سیزدهم کمیسیون ایمنی راهها مورخ ۱۳۸۵/۴/۳

مقدمه:

این ضوابط به منظور انجام هماهنگی لازم در خصوص تهیه و آرایه آمار و اطلاعات تصادفات راههای کشور تهیه و تدوین گردیده است.

الف- تعاریف در نظر گرفته شده در آرایه آمار و اطلاعات:

وسیله نقلیه: کلیه وسایل نقلیه موتوری زمینی که قابلیت شماره گذاری دارند (شامل سبک، سنگین، نیمه سنگین و موتورسیکلت).

تصادف: حادثه‌ای است که برای یک وسیله نقلیه موتوری متحرک به تنهایی (انحراف، خروج از راه، واژگونی، سقوط در پرتگاه) و یا بین یک وسیله نقلیه موتوری متحرک با یک عامل دیگر همچون یک یا چند وسیله نقلیه، عابر، حیوان، اشیاء ثابت به وقوع می پیوندد و منجر به خسارات مالی یا جانی می گردد.

تبصره:

۱. تصادف بایستی در جاده یا حریم قانونی جاده اتفاق افتاده باشد.

۲. مواردی که علت بروز حادثه خارج از اراده راننده و سه عامل: وسیله نقلیه، جاده، انسان باشد مشمول این تعریف نمی‌گردد. مانند: حوادث ناشی از رانش زمین، ریزش کوه، ریزش بهمن، سیل، زلزله و انفجار و حریق.

کشته: در جمع‌آوری اطلاعات، منظور از کشته افرادی می‌باشند که بر اثر تصادف فوراً یا طی ۳۰ روز بعد از تصادف فوت نمایند.

مجروح: شخصی که در اثر تصادف فوت نشود ولی دچار جراحات سطحی یا شدید یا نقص عضو شود.

تذکر مهم: تعاریف ارایه شده فوق‌الذکر صرفاً به منظور هماهنگ‌سازی و جمع‌آوری دقیق آمار و اطلاعات بوده و فارغ از تعاریف بکار رفته در مسایل حقوقی، قضایی و بیمه‌ای مربوط به تصادفات که تابع مقررات خاص خود هستند، می‌باشد.

ب- ضوابط هماهنگی دستگاههای مسئول ارایه آمار و اطلاعات

مرجع ارایه آمار تعداد وسایل نقلیه، تصادفات، کشته‌شدگان، مجروحین در ذیل تعیین می‌گردد. همچنین جزییات مربوط به آمار و اطلاعات موردنظر در قالب فرم‌های شماره ۱ الی ۶ در پیوست ضوابط ارایه گردیده است.

۱. وسایل نقلیه:

• دستگاه مسئول: پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا

آمار درخواستی در فرم شماره ۱ مربوط به پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا به شرح ذیل اعلام گردد:

۱. وسایل نقلیه موجود کشور به تفکیک نوع وسیله نقلیه (سالانه)،
۲. وسایل نقلیه اضافه شده به ناوگان به تفکیک نوع وسیله نقلیه (سالانه)،
۳. وسایل نقلیه اسقاط شده به تفکیک نوع وسیله نقلیه (سالانه).

۲. تعداد تصادفات (درون‌شهری و برون‌شهری، راه روستایی):

• دستگاه مسؤل: پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا

آمار درخواستی در فرم شماره ۲ مربوط به پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا به

شرح ذیل اعلام گردد:

۱. تعداد تصادفات به تفکیک نوع و محل تصادف به لحاظ درون‌شهری، برون‌شهری و راه روستایی،
۲. تعداد تصادفات درون‌شهری، برون‌شهری و راه روستایی به تفکیک علت تصادف،
۳. تعداد تصادفات درون‌شهری و برون‌شهری به تفکیک علت تامه،
۴. تعداد تصادفات به تفکیک عامل انسانی مؤثر در تصادف،
۵. تعداد تصادفات به تفکیک عامل وسیله‌نقلیه مقصر،
۶. تعداد تصادفات درون‌شهری و برون‌شهری به تفکیک نقایص مؤثر معبر در محل تصادف،
۷. تعداد تصادفات درون‌شهری و برون‌شهری به تفکیک مشخصه محل تصادف،
۸. تعداد تصادفات درون‌شهری و برون‌شهری به تفکیک جهت معبر،
۹. تعداد تصادفات درون‌شهری، برون‌شهری به تفکیک ساعت وقوع تصادف،
۱۰. تعداد تصادفات درون‌شهری، برون‌شهری به تفکیک نوع وسیله‌نقلیه درگیر در تصادف،
۱۱. تعداد تصادفات درون‌شهری، برون‌شهری به تفکیک نوع وسیله‌نقلیه مقصر،
۱۲. تعداد تصادفات درون‌شهری، برون‌شهری به تفکیک وضعیت آب و هوا،
۱۳. تعداد تصادفات برون‌شهری به تفکیک نوع راه،
۱۴. تعداد کشته سر صحنه تصادفات درون‌شهری و برون‌شهری به تفکیک نوع راه،
۱۵. تعداد تصادفات درون‌شهری و برون‌شهری بر اساس نوع برخورد.

۳. کشته‌شدگان ناشی از تصادفات (درون‌شهری و برون‌شهری، راه روستایی):

• دستگاه مسؤل: سازمان پزشکی قانونی کشور

آمار درخواستی در فرم شماره ۳ مربوط به سازمان پزشکی قانونی به شرح ذیل

اعلام گردد:

۱. تعداد کشته‌شدگان ناشی از تصادفات درون‌شهری، برون‌شهری و راه روستایی به تفکیک محل فوت،

۲. تعداد کشته‌شدگان ناشی از تصادفات درون‌شهری، برون‌شهری و راه روستایی به تفکیک وضعیت متوفی،

۳. تعداد کشته‌شدگان ناشی از تصادفات به تفکیک گروه سنی و وضعیت متوفی،

۴. تعداد کشته‌شدگان ناشی از تصادفات به تفکیک محل تصادف و محل فوت،

۵. تعداد کشته‌شدگان ناشی از تصادفات به تفکیک میزان تحصیلات،

۶. تعداد کشته‌شدگان ناشی از تصادفات به علت ضربه به سر به تفکیک وضعیت متوفی،

۷. تعداد کشته‌شدگان ناشی از تصادفات به تفکیک گروه سنی در استان‌های مختلف کشور.

تبصره: آمار کشته‌شدگان سر صحنه تصادفات توسط پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا نیز به تفکیک استان ارایه گردد.

۴. مجروحین ناشی از تصادفات (درون‌شهری و برون‌شهری، راه روستایی):

• دستگاه مسؤل: وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی

آمار درخواستی در فرم شماره ۴ مربوط به وزارت بهداشت، درمان و آموزش

پزشکی به شرح ذیل اعلام گردد:

۱. تعداد مجروحین ناشی از تصادفات درون‌شهری، برون‌شهری و راه روستایی به تفکیک وضعیت مصدوم،

۲. تعداد مجروحین ناشی از تصادفات راههای روستایی به تفکیک وضعیت مصدوم،

۳. تعداد مجروحین ناشی از تصادفات به تفکیک نوع مصدومیت،
۴. تعداد مجروحین ناشی از تصادفات به تفکیک گروه سنی و وضعیت مصدوم در کل کشور،
۵. تعداد مجروحین ناشی از تصادفات به تفکیک گروه سنی در استان‌های مختلف کشور.
- تبصره ۱: آمار تعداد مجروحین ارجاعی به مراکز قضایی توسط پزشکی قانونی کشور به دستگاه مسؤول اعلام می‌گردد.
- تبصره ۲: آمار تعداد مجروحین رسیدگی شده سر صحنه تصادفات توسط اورژانس و هلال احمر به‌عنوان شاخص‌های عملکردی در پوشش خدمات امداد و نجات مجروحین به دستگاه مسؤول اعلام می‌گردد.

۵. ترافیک عبوری روزانه و تعداد سفرهای انجام شده:

• دستگاه مسؤول: سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای

- آمار درخواستی در فرم شماره ۵ مربوط به سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای به شرح ذیل اعلام گردد:
۱. متوسط حجم ترافیک عبوری روزانه در شبکه راههای اصلی به تفکیک استان‌ها و میزان رشد سالیانه،
 ۲. متوسط حجم ترافیک عبوری روزانه در شبکه راهها به تفکیک نوع وسیله‌نقلیه در استان‌های مختلف،
 ۳. تعداد سفر انجام شده و همچنین تعداد مسافر جابجا شده توسط ناوگان حمل‌ونقل عمومی در استان‌های مختلف.
- تبصره: اطلاعات و آمار مربوط به حجم ترافیک عبوری روزانه در محورهای خاص و در دوره‌های زمانی مورد نظر، همچون ایام نوروز، بر حسب نیاز و درخواست هر یک از دستگاهها توسط سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای ارایه خواهد شد.

۶. طول راههای کشور

• دستگاه مسؤول: سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای

آمار درخواستی در فرم شماره ۶ مربوط به سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای

به شرح ذیل اعلام گردد:

۱. طول راههای موجود کشور به تفکیک استان و نوع راه (سالانه)،
۲. طول راههای اضافه شده به شبکه راهها به تفکیک استان و نوع راه (سالانه).

ج- ضوابط مربوط به زمان و دوره‌های ارایه آمار و اطلاعات:

زمان و دوره‌های مربوط به ارایه آمار و اطلاعات به شرح ذیل تعیین می‌گردد:

جدول ۵-۱: دستگاههای مسؤول و نحوه ارایه اطلاعات و آمار تصادفات رانندگی.

زمان ارایه آمار			دستگاه مسؤول	اطلاعات مورد نظر
ایام نوروز ^۳ (۲۵ اسفند تا ۱۵ فروردین)	سالیانه ^۲	ماهنامه ^۱		
---	✓	---	پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا	وسایل نقلیه
✓	✓	✓	پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا	تعداد تصادفات
✓	✓	✓	سازمان پزشکی قانونی کشور	کشته شدگان
✓	✓	✓	وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی	مجروحین
✓	✓	---	سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای	ترافیک عبوری روزانه و تعداد سفرهای انجام شده
---	✓	---	سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای	طول راههای کشور
✓	✓	---	دبیرخانه کمیسیون ایمنی راهها	ارایه گزارش وضعیت موجود و تحلیل شاخص‌ها

۱- زمان ارایه آمار ماهنامه حداکثر تا پایان ماه بعد

تذکر: پس از راه‌اندازی سیستم Online پزشکی قانونی زمان ارایه آمار حداکثر تا پایان پانزدهم ماه بعد نخواهد بود.

۲- زمان ارایه آمار سالیانه حداکثر تا پایان اردیبهشت ماه سال بعد

۳- زمان ارایه آمار ایام نوروز حداکثر تا ۱۵ اردیبهشت ماه همان سال

تبصره ۱: سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای با همکاری وزارت کشور و پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا حداکثر تا پایان سال ۱۳۸۵ نسبت به تعیین دقیق مرز محدوده‌های درون و برون شهری که ملاک عمل تعیین محل تصادفات خواهد بود اقدام نماید.

تبصره ۲: تمامی دستگاهها مکلفند تا اول آبان ماه سال ۱۳۸۵، نظام ثبت آمار و اطلاعات خود را با اطلاعات درخواستی تطبیق نموده و اطلاعات درخواستی را از آن تاریخ به صورت مستمر و طی دوره‌های زمانی بیان شده در بند ج به دبیرخانه کمیسیون ارایه نمایند.

د: ضوابط مربوط به اعلام شاخص‌های ایمنی راهها

• **دستگاه مسؤل: دبیرخانه کمیسیون ایمنی راهها**

دبیرخانه کمیسیون ایمنی راهها موظف است گزارشی از وضعیت ایمنی راهها، تجزیه و تحلیل و مقایسه با سایر کشورها را براساس شاخص‌های ذیل اواخر خرداد ماه هر سال تهیه و ارایه نماید.

۱. شاخص تعداد کشته به ۱۰۰ هزار نفر جمعیت: بیانگر میزان آسیب وارده به صورت مرگ به مردم یک کشور از تصادفات رخ داده شده می‌باشد.

۲. شاخص تعداد کشته به ۱۰ هزار وسیله نقلیه موجود: بیانگر ارتباط تعداد کشته‌شدگان به میزان تعداد وسایل نقلیه آن کشور می‌باشد.

۳. شاخص تعداد کشته به ۱۰۰ تصادف: بیانگر میزان شدت تصادفات به وقوع پیوسته در کشور می‌باشد.

۴. شاخص تعداد کشته به مجموع کشته و مجروح: نشانگر میزان خطری است که کاربران سیستم حمل و نقل را تهدید می‌کند. افزایش مقدار این شاخص می‌تواند گویای مشکلات و مسایل متعددی باشد از جمله: وسایل نقلیه ناایمن، فقدان تجهیزات ایمنی در وسایل نقلیه و یا عدم استفاده از آنها توسط سرنشینان، ضعف سیستم امداد رسانی، ضعف خدمات پزشکی پس از رساندن مصدوم به مرکز درمانی.

۵. شاخص تعداد کشته برون‌شهری استان به طول راههای برون‌شهری استان: بیانگر میزان حادثه‌خیزی راههای استان می‌باشد.

تبصره: شاخص‌های فوق بر اساس دسترسی به اطلاعات موجود قابل احصاء بوده و ارایه آن در گزارش سالانه دبیرخانه ضروری است. در صورت دستیابی به سایر اطلاعات، دبیرخانه می‌تواند جهت اطلاع‌رسانی شاخص‌های معتبر دیگری نیز در گزارش ارایه نماید.

فرم شماره ۲

ارایه آمار تعداد تصادفات رانندگی، مربوط به پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا

زمان تولید آمار - سال: ماه:

جدول ۱-۲: تعداد تصادفات به تفکیک نوع و محل تصادف.

ردیف	نام استان	نوع تصادف								
		فوتی			جرحی			خسارتی		
		درون شهری	برون شهری	راه روستایی	درون شهری	برون شهری	راه روستایی	درون شهری	برون شهری	راه روستایی
جمع										

جدول ۲-۲: تعداد تصادفات به تفکیک علت تصادف (کل کشور).

عوامل مؤثر	محل تصادف		
	درون شهری	برون شهری	راه روستایی
انسان			
وسیله نقلیه			
راه و محیط			
جمع			

جدول ۲-۳: تعداد تصادفات به تفکیک علت تامه.

علت تامه	درون شهری	برون شهری
سرعت غیر مجاز		
سبقت غیر مجاز		
عدم توجه به جلو		
انحراف و تجاوز به چپ		
عدم رعایت فاصله طولی		
عدم رعایت حق تقدم عبور		
نقض مقررات حمل بار		
خطای عابر		
نقص فنی وسیله نقلیه		
نقص فنی راه		
سایر		

جدول ۲-۴: تعداد تصادفات به تفکیک عامل انسانی مؤثر در تصادف.

تعداد	عامل انسانی
	خستگی و خواب آلودگی
	نقص عضو مؤثر
	ضعف ناشی از کهولت سن
	استعمال مواد مخدر
	مصرف مشروبات الکلی
	بی‌توجهی به مقررات
	عجله و شتاب بی‌مورد
	عدم تشخیص سهم عبور سایرین
	عدم آشنایی به جاده
	تخلف عمدی
	سایر حالات

جدول ۲-۵: تعداد تصادفات به تفکیک عامل وسیله‌نقلیه مقصر.

تعداد	نقایص وسیله‌نقلیه
	نقص سیستم روشنایی
	نقص سیستم ترمز
	نقص سیستم فرمان
	صاف بودن لاستیک
	فقدان زنجیر چرخ در مواقع ضروری
	فقدان برف‌پاکن در مواقع ضروری
	مهار نکردن محموله به طرز صحیح
	نقص دستگاه تعلیق
	سایر نقایص

جدول ۲-۶: تعداد تصادفات به تفکیک نقایص مؤثر معبر در محل تصادف.

(تصادفاتی که نقص جاده باعث تصادف بوده است)

برون شهری	درون شهری	نقایص معبر
		نقص علائم عمودی
		نقص علائم افقی
		کم عرض بودن معبر
		وجود مانع دست‌انداز
		فقدان شانه خاکی و پارکینگ
		اختلاف سطح بین آسفالت و شانه
		فقدان حفاظ ایمنی کنار معبر
		غیر استاندارد بودن حفاظ کنار معبر
		نشست جاده‌ای
		نقص رویه آسفالت
		قوس با زاویه تند
		شیب عرضی و طولی غیر استاندارد
		نقص روشنایی معبر
		لغزندگی سطح جاده
		سایر

جدول ۲-۷: تعداد تصادفات به تفکیک مشخصه محل تصادف.

برون شهری	درون شهری	مشخصه محل تصادف
		عادی
		تقاطع
		پل
		تونل
		میدان
		سایر

فرم شماره ۴

آرایه آمار ماهیانه تعداد مجروحین ناشی از تصادفات رانندگی، مربوط به وزارت بهداشت،
درمان و آموزش پزشکی^۱

زمان تولید آمار- سال: ماه:

جدول ۴-۱: تعداد مجروحین ناشی از تصادفات درون شهری به تفکیک وضعیت مصدوم.

ردیف	نام استان	وضعیت مصدوم								
		راننده		عابر		سرنشین		موتورسوار	سایر	جمع
		مرد	زن	مرد	زن	مرد	زن			

جدول ۴-۲: تعداد مجروحین ناشی از تصادفات برون شهری (غیر از راههای روستایی) به تفکیک وضعیت مصدوم.

ردیف	نام استان	وضعیت مصدوم								
		راننده		عابر		سرنشین		موتورسوار	سایر	جمع
		مرد	زن	مرد	زن	مرد	زن			

جدول ۴-۳: تعداد مجروحین ناشی از تصادفات راههای روستایی به تفکیک وضعیت مصدوم.

ردیف	نام استان	وضعیت مصدوم								
		راننده		عابر		سرنشین		موتورسوار	سایر	جمع
		مرد	زن	مرد	زن	مرد	زن			

جدول ۴-۴: تعداد مجروحین ناشی از تصادفات به تفکیک نوع مصدومیت (کل کشور).

ردیف	نوع مصدومیت	وضعیت مصدوم				
		راننده	عابر	سرنشین	موتورسوار	سایر
	جراحت سطحی					
	جراحت شدید					
	نقص عضو					

۱. لازم به ذکر است کلیه اطلاعات فوق‌الذکر بر اساس استان محل تصادف ثبت و آرایه گردد (نه استان محل درمان).

پیوست ۶

طرح انسجام آموزشی و

فرهنگ سازی ایمنی راهها'

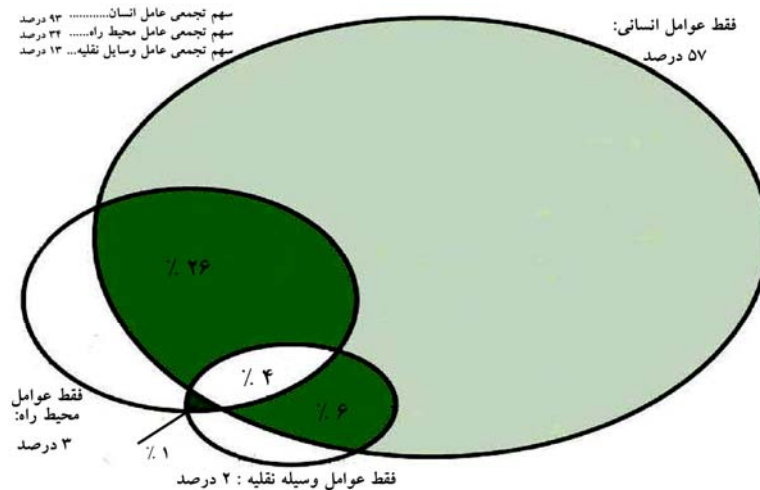
۱. مصوبه جلسه چهاردهم کمیسیون ایمنی راهها مورخ ۱۳۸۵/۵/۷

مقدمه

بسیاری از مشکلات مربوط به حمل و نقل ترافیک در کشور ما ناشی از رفتار استفاده کنندگان است که علت اصلی آن عدم آگاهی، نداشتن آموزش کافی و فقدان وجدان اجتماعی نسبت به حقوق سایر استفاده کنندگان است. کارشناسان علوم اجتماعی بر این باورند که امر آموزش دارای بیشترین تأثیر در اصلاح رفتار است. یافته‌های آماری نیز حاکی از این واقعیت است که سهم افراد و نقش عامل انسانی نزدیک به ۹۰٪ در ایمنی راه و وقوع تصادفات مؤثر است [۱].

همچنین با توجه به تحقیقات مجمع جهانی راه (پیپارک) که برگرفته از نتایج مطالعات کشورهای توسعه یافته و در حال توسعه عضو خود می‌باشد به شرح شکل (۱) عوامل مؤثر بر تصادفات رانندگی ارایه شده است.

با توجه به نتایج این تحقیقات سهم تجمعی عامل انسان ۹۳٪، سهم تجمعی عامل راه ۳۲٪ و سهم تجمعی عامل وسیله نقلیه ۱۳٪ می‌باشد.



شکل ۶-۱: سهم عوامل مؤثر بر تصادفات رانندگی (مجمع جهانی راه (پیارک)).

در توصیه‌های پیشنهادی اسکاپ^۱ به موضوع آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی در زمینه حمل‌ونقل همپای سایر فعالیت‌های اجرایی اشاره شده است، چرا که بدون اصلاح رفتار استفاده‌کنندگان از سیستم حمل‌ونقل، سایر اقدامات اجرایی بازده مطلوبی نخواهد داشت. این امر به ویژه در کشورهای در حال توسعه که فرهنگ عبور و مرور به عنوان بخشی از فرهنگ شهروندی دچار اعوجاج است، اهمیت بیشتری می‌یابد.

آموزش در زمینه ایمنی حمل‌ونقل با هدف تغییر رفتار استفاده‌کنندگان از سیستم انجام می‌گیرد که به ایمنی در عبور و مرور و بهبود حمل‌ونقل و ترافیک منجر خواهد شد. آموزش چنانچه به خوبی انجام شود اقدامی در جهت فرهنگ‌سازی است، فرهنگ مجموعه‌ای از آگاهی‌ها و باورهاست که از کودکی در اثر عوامل مختلفی که از محیط و جامعه می‌گیریم در ما شکل می‌گیرد و رفتار انسان‌ها در شرایط معمول و دور از هر فشاری ناشی از آن است.

۱. سازمان توسعه اقتصادی - اجتماعی آسیا و اقیانوسیه

انسان به دلیل قدرت یادگیری زیادی که دارد آموزش‌پذیر است. هیچکس جدا از تأثیر فرآیند آموزش نیست. ما همچنان که در حال زندگی کردن هستیم، مدام در معرض آموزش قرار داریم. آموزش امری جدانشدنی از انسان است، اما آنچه در اینجا مد نظر است آموزش آگاهانه و هدفمند است، یعنی آموزش با هدف تغییر رفتار مخاطب آنگونه که مورد نظر آموزش دهنده است.

آموزشی که با توجه به شناخت و ویژگی‌های مخاطب با بهره‌گیری از ابزارهای آموزشی که در حال حاضر بسیار پیشرفته و متنوع شده است صورت گیرد، یقیناً به تغییر نگرش و رفتار مخاطب منجر شده و در صورت تداوم فرهنگ‌سازی می‌شود.

واقعیت این است که در زمینه آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی راهها در کشور، وضع چندان دلگرم‌کننده‌ای وجود ندارد، در حال حاضر سازمان یا موسسه خاصی که انحصاراً وظیفه آموزش ترافیک را به عهده داشته و بر تدوین روش‌ها، موضوعات و محصولات آموزشی نظارت داشته باشد، وجود ندارد و سازمان‌هایی که بعضاً در این زمینه فعالیت می‌کنند، به عنوان یک عملکرد فرعی و حاشیه‌ای و با صرف بخش کوچکی از منابع و امکانات خود اقدام می‌نمایند که به هیچ وجه پاسخگوی نیازهای گسترده و انبوه مخاطبان نیست.

در حمل‌ونقل جاده‌ای کشور چندین سازمان مسئولیت مستقیم مدیریت، نظارت و نیز تأمین ایمنی را برعهده دارند. این سازمان‌ها و نهادها با مسئولیت‌ها و دامنه فعالیت‌های متفاوت در رابطه با ایمنی حمل‌ونقل جاده‌ای به فعالیت پرداخته و در پی ایجاد و تأمین ایمنی حمل‌ونقل جاده‌ای در محدوده وظایف و مسئولیت‌های خود می‌باشند. در این میان وزارت راه و ترابری متولی اصلی ایمنی در سطح حمل‌ونقل به شمار می‌آید.

در بحث آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی راهها چندین نهاد و سازمان در زمینه ایمنی حمل‌ونقل مؤثر می‌باشند، به خاطر گستردگی موضوع و انبوه مخاطبان و جلوگیری از کارهای موازی و هماهنگی میان سازمان‌های دخیل برای مدیریت و نظارت بر آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی راهها، باید سیستم و نظامی طراحی و پیشنهاد گردد که تمامی

سازمان‌ها و نهادهای دخیل را در بر گرفته و از طریق سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی جامع و یکپارچه در سطح حمل‌ونقل جاده‌ای، وظایف و مسئولیت‌های هر کدام از سازمان‌ها و نهادها در مقابل طیف‌های وسیع مخاطبان به‌خوبی تبیین گردد. همچنین از طریق این سیستم سهم هر یک از نهادها و سازمان‌ها در دستیابی به اهداف از پیش تعیین شده مشخص گردد، در ادامه سعی بر این است موارد فوق به طور شفاف، واضح و قابل درک در طرح لحاظ گردد تا بتوان گامی در جهت ارتقاء آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی راهها برداشت.

• مطالعات تطبیقی

اقدامات انجام شده توسط کشورهای دیگر:

آشنایی با تجربیات کشورهای دیگر به ویژه کشورهایی که از لحاظ ایمنی حمل‌ونقل در شرایط مطلوبی به سر می‌برند می‌تواند مفید واقع گردد.

اما آنچه در بررسی مطالعات کشورهای دیگر باید بیش از همه مورد بررسی قرار گیرد، درک شرایط، موقعیت‌ها، ویژگی‌ها، وجوه اشتراک و افتراق دو کشور است، نمی‌توان بدون آنکه این تفاوت‌ها را در نظر داشت، دست به الگوپردازی زد.

البته نفس تقلید و الگوپردازی از فعالیت‌های آموزشی که در کشورهای دیگر انجام گرفته، مذموم و ناپسند نیست، بلکه آنچه باید در این الگوبرداری‌ها از آن اجتناب شود، تقلید صرف و غیرخلاقانه است، تقلیدی که بدون درک شرایط اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی صورت گیرد [۲].

چنانچه توجه داشته باشیم که فرایند آموزش ایمنی حمل‌ونقل در این کشورها کاملاً برنامه‌ریزی شده و متکی بر اصول علمی و تجربی و با بکارگیری کارشناسان زبده و با هزینه کردن سرمایه کافی در این زمینه است، آنگاه ضرورت کسب این تجربه آشکار می‌شود.

در ادامه خلاصه اقدامات انجام شده در زمینه آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی راهها توسط ۳ کشور پیشرفته (سوئد - آمریکا - انگلیس) و یک کشور که شرایطی مشابه ایران (ترکیه) داشته باشد ذکر می‌گردد.

• آمریکا

در میان کشورهای پیشرفته جهان، ایالات متحده آمریکا از جمله چند کشوری است که در زمینه ایمنی و آموزش ترافیک فعالیت زیادی داشته است. در این کشور آموزش ترافیک از سوی سازمان‌های دولتی، مؤسسات خصوصی و سازمان‌های غیر دولتی عام‌المنفعه صورت می‌گیرد. این آموزش‌ها در قالب‌های متفاوت و با محتوای گوناگون به افراد داده می‌شود [۲].

بررسی روش‌های جاری آموزش ترافیک در کشور آمریکا نشان می‌دهد که علیرغم فرهنگ نسبتاً بالای ترافیکی، کماکان سرمایه‌گذاری‌های قابل توجهی در زمینه ارتقاء فعالیت آموزشی صورت می‌گیرد و آموزش یکی از ابزارهای اصلی حل مسایل ایمنی و روان کردن ترافیک در نظر گرفته می‌شود [۴]. در یک تقسیم‌بندی کلی می‌توان آموزش‌ها را در سه رده آموزش، کارآموزی و کارزار تبلیغاتی تقسیم‌بندی کرد

- آموزش^۱

۱. آموزش در مدارس
۲. آموزش برای اخذ گواهینامه

- کارآموزی^۲

۱. کلاس‌ها و دوره‌ها
 - دوره‌های تربیت افراد متخصص (غیرمستقیم)
 - دوره‌های مربوط به افراد متقاضی مهارت آموزی
۲. کتاب
۳. نوارهای ویدیویی
۴. نرم‌افزارهای آموزشی
۵. بروشورها

- کارزارهای تبلیغاتی^۱

از مهمترین کارزارهای تبلیغاتی که در حال حاضر در آمریکا در حال اجرا هستند به موارد زیر می توان اشاره کرد:

۱. آمریکا را به کمربند ایمنی مجهز کنیم،
۲. کمربندتان را ببندید و گرنه جریمه خواهید شد،
۳. در صورت مصرف مشروبات الکلی در رانندگی، بازنده شما هستید،
۴. مشارکت ایمن در راه،
۵. از چراغ قرمز عبور نکنید،
۶. روز پیادروی به مدرسه،
۷. کارزار ملی ایمنی کودکان.

- ارزیابی آموزشها و بازخورد آن

• انگلستان

سالانه حدود ۳۵۰۰ نفر در جاده‌های انگلستان کشته و حدود ۴۲۰۰۰ نفر به سختی مجروح می‌شوند، به طور کلی در هر سال بیش از ۳۰۰۰۰۰ سانحه رانندگی رخ می‌دهد که باعث خسارات بی‌شماری می‌شود. این سوانح فشار سنگینی را بر اقتصاد جامعه وارد می‌کند به طوری که هزینه مستقیم تصادفات در جاده‌ها در حدود ۳ میلیارد پوند در سال تخمین زده می‌شود. از این رو دولت انگلستان به منظور افزایش ایمنی عبور و مرور برنامه‌های آموزش گسترده‌ای را به مرحله اجرا گذارده است که در نهایت به بهبود بیشتر عبور و مرور، کاهش تصادفات و افزایش ایمنی بیانجامد.

از سال ۱۹۷۴ در انگلستان اختیار قانونی ایمنی راهها به مقامات محلی واگذار شده و بسیاری از مقامات محلی این مسئولیت را با استخدام افسران ایمنی جاده و با تأمین هزینه آموزش و اجرای ایمنی و تبلیغات انجام دادند. افسران ایمنی راهها کلاس‌های آموزش

معلمین را ادراه می‌کنند و مطالب و موضوعات لازم را جهت کلاس‌های آموزشی تهیه کرده و مشاوره‌های لازم را ارائه می‌دهند [۳].

آموزش‌های ارائه شده عبارتند از:

- آموزش کودکان،
- آموزش نوجوانان،
- آموزش بزرگسالان،
- آموزش رانندگان متخلف.

نمونه‌هایی از اقدامات آموزش ترافیک:

الف- پروژه "رانندگان ماهر" انجمن *RoSPA*،

ب- گشت ایمنی،

ج- یادگیری ایمنی از طریق تجربه خطر،

د- روش *Think*،

و- برنامه مشترک آموزش انگلیس و اسکاتلند،

ه- آموزش ایمنی در مدارس،

ی- تدوین آیین‌نامه راهنمایی برای کاربران جوان راه.

• سوئد

سوئد از لحاظ نرخ مالکیت وسیله نقلیه در حد بالایی است، ۸۱٪ مردم مالک وسیله نقلیه‌اند، همچنین تعداد تصادفات وسایل نقلیه نیز نشان می‌دهد که این کشور از لحاظ ایمنی ترافیک در وضع بسیار مطلوبی به سر می‌برد، با این همه کشور سوئد از جمله کشورهایی است که با برنامه‌ریزی‌های گسترده و همه جانبه نسبت به آموزش ایمنی و کاهش تصادفات اقدامات دامنه‌داری را انجام می‌دهد [۲ و ۳].

جدول ۱-۶: مقایسه وضعیت آموزش در کشورهای سوئد، انگلستان، آمریکا و ترکیه.

موضوع	آموزش کودکان و نوجوانان	آموزش بزرگسالان	آموزش‌های عمومی رسانه‌ای	آموزش رانندگی و بارآموزی رانندگان متخلف	
سوئد	- در کلاس و مدرسه - در محیط واقعی توسط مربیان - ۱۲۰ ساعت آموزش نظری و عملی	- دوره‌های آموزشی کوتاه مدت متخصص رانندگان جوان - استفاده از کمربند ایمنی - عدم استفاده از موبایل	- برنامه ایله‌آل صفر برای رسیدن به هیچ کشته و مصدومیت شدید با استفاده از رسانه‌ها	- آموزش خطرات سرعت - آموزش موتورسواران - استفاده کمتر از مشروبات الکلی	- بارآموزی رانندگان متخلف - گذراندن دوره‌های آموزشی
انگلستان	- آموزش کودکان با کمک والدین و معلمان - آموزش دوچرخه سواری - آموزش استفاده از وسایل نقلیه عمومی	- آموزش معلمین توسط افسران ایمنی راهها - استفاده از کمربند ایمنی	- تولید فیلم‌های آموزشی - نرم‌افزار آموزشی - نوارهای ویدئویی - کارزار تبلیغاتی رسانه‌ای	- شرکت در کلاس بارآموزی توسط بخش خصوصی	
آمریکا	- آموزش کودکان و نوجوانان در مدارس - آموزش مهارت‌های گوناگون - پارک آموزش ترافیک	- آموزش غیر حضوری - بروشورهای آموزشی - کتاب‌های آموزشی	- در برنامه‌های رسانه‌ها به آموزش ترافیک توجه کمی می‌شود		
ترکیه	- واحد درسی اجباری - توجه بیشتر به تئوری و کمتر به عملی		- ۲ ساعت تئوری و ۱۵ دقیقه عملی - دوره کمک‌های اولیه - دوره آموزشی برای مربیان - آموزشگاه‌های رانندگی		

• شناسایی مخاطبان^۱

بخش اعظم محتوای آموزشی را نقش مخاطب در ترافیک، ویژگی شغلی و سنی که نوع نیاز او به آموزش را رقم می‌زند تعیین می‌کند. توجه به دامنه سنی گسترده‌ای که از خردسالی آغاز و تا کهنسالی ادامه می‌یابد و نیز تنوع و گستردگی ویژگی‌های مختلف جسمی، روانی و اجتماعی، تفاوت سطح آگاهی‌ها، توانایی‌های شناختی و ویژگی‌های جامعه‌پذیری افراد و نظایر اینها از جمله نکاتی هستند که در گروه‌بندی جامعه مخاطب باید در نظر گرفته شود. چرا که عوامل ذکر شده در محتوای آموزش مسایل ایمنی، میزان آموزش مورد نیاز جنبه‌های مختلف هدف‌های آموزشی (شناخت، نگرش، تغییر رفتار) مؤثرند. مخاطبان ما در آموزش شامل عابران، رانندگان، سرنشینان، پرسنل عملیاتی و سایر می‌باشد که هر کدام به گروه‌هایی تقسیم می‌گردند که در ادامه در مورد آن بحث خواهد شد.

۱- عابران پیاده

- یکی از آسیب پذیرترین عوامل انسانی در حمل و نقل ترافیک هستند، عابران پیاده به صورت ذیل دسته‌بندی می‌شوند.
- **خردسالان:** منظور از این گروه کسانی هستند که به تنهایی در ترافیک پیاده حضور ندارند بلکه همواره با یک فرد بزرگتر خود هستند، از لحاظ سنی از ۳ سالگی شروع و تا شش سالگی ادامه می‌یابد.
 - **کودکان:** کودکان شامل گروه سنی ۶ تا ۱۱ سال می‌شوند، یعنی زمانی که به تحصیل دوره ابتدایی مشغولند.
 - **نوجوانان:** این گروه سنی از ۱۲ سالگی آغاز و تا ۱۶ سالگی ادامه می‌یابد.

۱. دسته‌بندی مخاطبان برگرفته از گزارش طرح جامع ایمنی حمل و نقل جاده‌ای - بخش مربوط به آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی راهها می‌باشد.

- جوانان: این گروه سنی از ۱۷ سالگی شروع و تا نزدیک ۳۰ سالگی ادامه می‌یابد.
- بزرگسالان: گروه سنی بین ۳۱ تا ۶۰ سالگی را شامل می‌شوند.
- کهنسالان: گروه سنی بالاتر از ۶۱ و یا ۶۵ سال جزء سالخورده‌گان یا کهنسالان قرار می‌گیرند.
- گروههای ویژه: شامل معلولین و کسانی است که امکان تردد همانند عابر پیاده را ندارند.

۲- رانندگان

- ۲-۱- رانندگان حمل‌ونقل عمومی: رانندگان حمل‌ونقل عمومی به دلیل مسئولیتی که از نظر حفظ جان مسافران بر عهده دارند باید دارای شرایط خاصی علاوه بر شرایط عمومی رانندگان باشند. این رانندگان شامل:
 - رانندگان تاکسی، کرایه سواری و مسافربر: کلیه رانندگانی که با وسیله‌نقلیه سواری به جابجایی مسافر می‌پردازند.
 - رانندگان مینی‌بوس
 - رانندگان اتوبوس شهری و بین‌شهری
 - رانندگان سرویس مدارس: سرویس مدارس در حال حاضر اغلب از مینی‌بوس برای جابجایی دانش‌آموزان استفاده می‌کنند، از آنجا که سرویسهای مدارس و آموزش عمومی رانندگان به دلیل ایمنی دانش‌آموزان از اهمیت خاصی برخوردار است، به طور جداگانه به آن پرداخته می‌شود.
 - رانندگان کالا‌بر: این رانندگان شامل رانندگان وانت، کامیون، تریلر و سایر وسایل نقلیه سنگینی می‌شوند که به حمل کالا می‌پردازند.
 - رانندگان وسایل نقلیه امدادی: رانندگانی هستند که باید وسیله‌نقلیه آنها دارای علائم ویژه (آژیر و چراغ گردان) باشد تا بتوانند هر چه سریع‌تر به محل حادثه

برسند و به وظایف قانونی خود که نجات مصدومان یا کمک رسانی است عمل کنند. رانندگان امبولانس، آتش‌نشانی و امداد از آن جمله‌اند.

- **رانندگان وسایل نقلیه کندرو:** به خودروهایی اطلاق می‌شود که با کمتر از حداقل سرعت مجاز در راهها ترد می‌کنند، از جمله آنها می‌توان به وسایل نقلیه کشاورزی (تراکتور، کمباین، تیلر و...) و ماشین آلات راه‌سازی (بوقلتون، قیرپاش، لودر، گریدر) اشاره نمود.

۲-۲- رانندگان شخصی: رانندگان سواری‌های شخصی بیشترین گروه رانندگان هستند و با توجه به سیاست‌های شرکت‌های تولید خودرو در ایران، روز به روز بر تعداد رانندگان وسایل نقلیه شخصی افزوده می‌شود، آنچنانکه تقریباً در همه شهرهای بزرگ و اغلب شهرهای متوسط و کوچک، شبکه معابر از فزونی تعداد خودروهای سواری شخصی رنج می‌برد.

بی‌شک سن راننده در شیوه رانندگی او مؤثر است با افزایش سن تجربه فرد افزایش می‌یابد، اطلاعات او مربوط به راهها و شبکه معابر گسترش یافته و مهارتش بیشتر می‌شود، اما از سوی دیگر با افزایش سن و ورود به دوره سالمندی (۶۵ به بالا) ضعف جسمانی سراغ فرد می‌آید، بینایی او کاهش یافته، سرعت تصمیم‌گیری کند می‌شود و در نتیجه به سرعت نمی‌تواند تصمیم‌گیری کند و همه اینها در رفتار رانندگی تأثیر می‌گذارد.

۱- رانندگان عادی

۲- رانندگان با خطر بالا

- **رانندگان جوان:** رانندگان جوان در همه کشورهای جهان به عنوان مشکل خاصی در ترافیک مطرح هستند. اغلب آنها بی‌پروا رانندگی می‌کنند، جنون سرعت دارند و در نتیجه نرخ تصادفات آنان بالاست.

- **رانندگان سالمند:** با افزایش سن و به ویژه پس از سن ۶۵ سالگی نیروی جسمی کاهش یافته و فرد تحرک گذشته خود را از دست می‌دهد.

۲-۳-۱- موتورسیکلت سواران: در تعریف کنوانسیون راجع به علایم راهها، موتورسواران را باید جزء رانندگان به حساب آورد و کلیه مقررات مربوط به وسایل نقلیه موتوری برای آنان لازم الاجرا می‌باشد.

۲-۳-۲- دوچرخه سواران

- کودکان و نوجوانان دوچرخه سوار
- بزرگسالان دوچرخه سوار

۳- سرنشینان: سرنشین فردی است که سوار وسیله نقلیه است اما راندن آنرا بر عهده ندارد که شامل:

۳-۱- سرنشینان وسایل نقلیه همگانی، شامل:

- سرنشینان اتوبوس شامل اتوبوس‌های شهری و بین شهری،
- سرنشین مینی‌بوس شامل مینی‌بوس‌های داخل شهری و بین شهری،
- سرنشینان خودروهای سواری عمومی، شامل: تاکسی‌های شهری و بین شهری، سواری‌های کرایه بین شهری و مسافربرهای شخصی شهری و بین شهری.

۳-۲- سرنشینان سواری شخصی: سرنشینان سواری شخصی شامل کسانی می‌شود که سوار وسیله نقلیه شخصی هستند. رانندگان اینگونه وسایل نقلیه مسافربر نیستند، بلکه از وسیله نقلیه خود برای جابجایی افراد خانواده و دوستان استفاده می‌کنند.

۳-۳- سرنشینان موتورسیکلت: منظور از سرنشین موتورسیکلت، راکب نیست. بلکه فردی است که بر ترک موتورسیکلت نشسته است.

۳-۴- سرنشینان کودک: ویژگی اصلی کودکان بازیگوشی و بی‌توجهی به نکات ایمنی است. این ویژگی در هنگامی که در هنگامی آنان سوار بر وسیله نقلیه - چه عمومی چه شخصی - هستند مشکلاتی را در پی دارد.

۴- پرسنل عملیاتی: پرسنل عملیاتی شامل تمام نیروی انسانی است که به نوعی در امر آموزش و اجرای آن دخیل هستند. که شامل:

۴-۱- نیروی انتظامی

- کارکنان معاونت راهنمایی و رانندگی
- پرسنل پلس راه کشور

۴-۲- پرسنل امداد و نجات

- پرسنل امداد و نجات
- پرسنل وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی

۴-۳- مربیان آموزشگاههای تعلیم رانندگی

۴-۴- مدیران و مسئولین

۴-۵- پرسنل شرکت‌های حمل و نقل مسافر

۴-۶- کارشناسان و متخصصین راه و حمل و نقل

۴-۷- معلمین مدارس

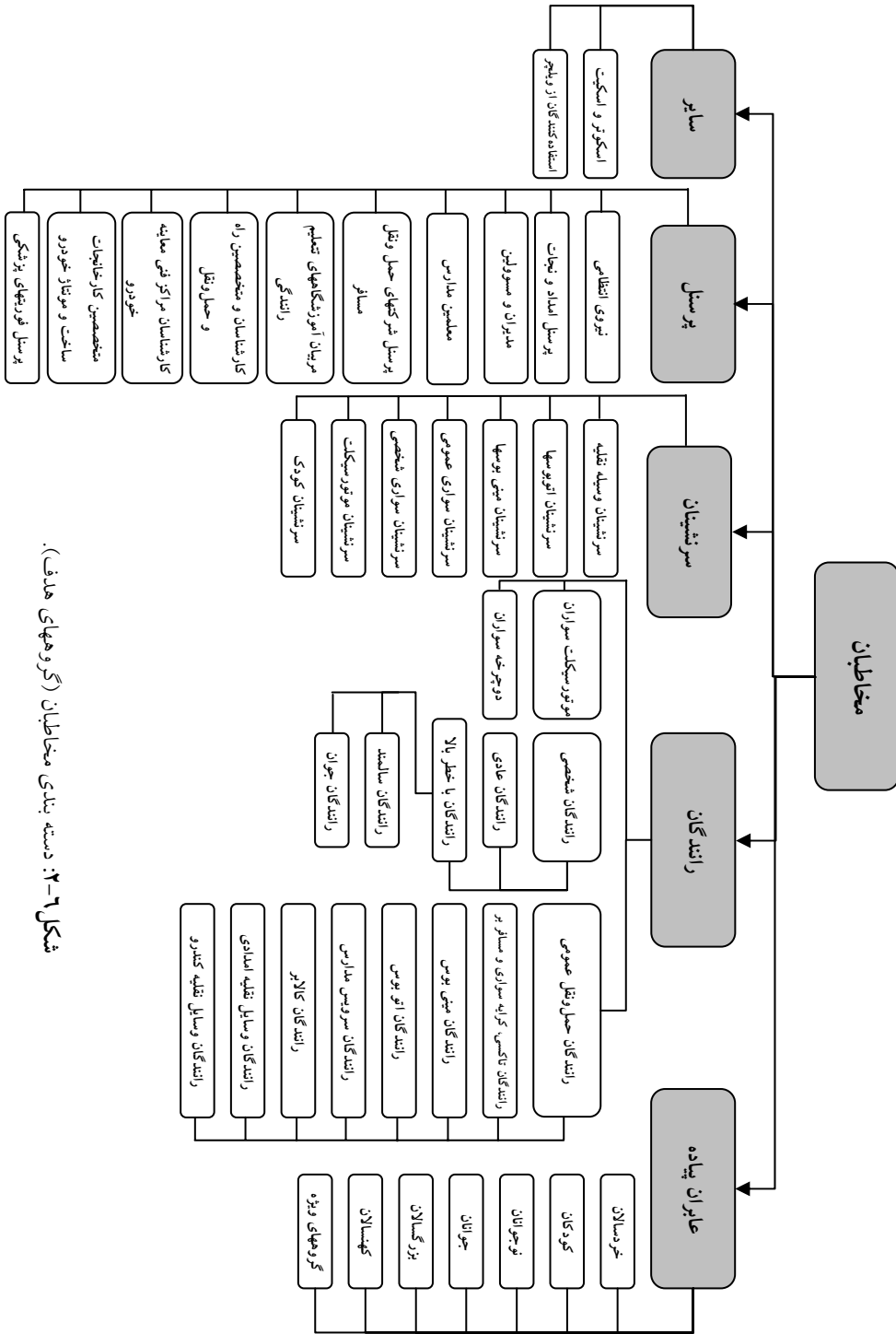
۴-۸- کارشناسان مراکز فنی معاینه خودرو

۴-۹- متخصصین کارخانجات ساخت و مونتاژ خودرو

۵- سایر، موارد ذیل را در بر می‌گیرد:

۵-۲- اسکوتر و اسکیت سواران

۵-۳- استفاده‌کنندگان از ویلچر



شکل ۶-۳: دسته بندی مخاطبان (گروههای هدف).

• طبقه‌بندی آموزش‌ها

در این قسمت آموزش‌هایی که مورد نیاز مخاطبان می‌باشد به دو دسته تقسیم‌بندی شده است.^۱ در ادامه به این آموزش‌ها پرداخته خواهد شد.

آموزش‌های تخصصی: آموزش‌های تخصصی به آموزش‌هایی اطلاق می‌شود که منجر

به ایجاد یک مهارت برای انجام یک کار مشخص می‌گردد که عبارتند از:

- آموزش ایمنی ترافیک به پلیس راهنمایی و رانندگی در تمامی سطوح،
- آموزش کمک‌های اولیه به پلیس راهنمایی در تمامی سطوح،
- آموزش ممتحنان و متخصصان آموزش رانندگی،
- آموزش مربیان آموزشگاه‌های رانندگی،
- آموزش تعدادی از افراد پلیس جهت آموزش ایمنی ترافیک در مدارس،
- آموزش مباحث راهنمایی و رانندگی به رانندگان قبل از دریافت گواهینامه،
- آموزش کمک‌های اولیه به رانندگان وسایل نقلیه،
- آموزش مربوط به کنترل فنی وسایل نقلیه به رانندگان،
- آموزش مهندسی ایمنی راه،
- آموزش مدرسین و متخصصین مورد نیاز در سازمان یا نهاد مربوطه،
- آموزش فوریت‌های پزشکی و امدادی برای پرسنل امداد و نجات و اورژانس،
- آموزش تخصصی رانندگان حرفه‌ای حمل‌ونقل عمومی،
- آموزش مربوط به ایمنی برای شرکت‌ها و موسسات حمل‌ونقل برون‌شهری.

۱. با توجه به مطالعات تطبیقی انجام شده و همچنین استفاده از گزارش بانک جهانی و گزارش طرح جامع ایمنی حمل‌ونقل جاده‌ای آموزش‌های ذکر شده دسته‌بندی و به تفکیک آورده شده است.

آموزش‌های عمومی: آموزش‌های عمومی به آموزش‌هایی اطلاق می‌شود که به منظور افزایش سطح آگاهی در جهت بهبود عملکرد افراد جامعه و ارتقاء فرهنگ داده می‌شود که عبارتند از:

- آموزش رانندگان حمل‌ونقل عمومی، رانندگان شخصی، موتورسیکلت سواران،
- آموزش همگانی ایمنی راه،
- آموزش والدین، معلمان، مربیان، مدیران و سایر عوامل اجرایی آموزش و پرورش در زمینه ایمنی راهها،
- آموزش کمک‌های اولیه در زمینه حوادث جاده‌ای در مدارس و دانشگاهها،
- آموزش مقررات ایمنی ترافیک در مدارس،
- آموزش عمومی جهت کارکنان سازمان توسط نهاد مربوطه.

اقدامات لازم:

راهکارهای پیشنهادی که می‌تواند به منظور دستیابی به آموزش‌های فوق صورت گیرد به شرح ذیل می‌باشد:

➤ آموزش ایمنی ترافیک به پلیس راهمایی و رانندگی در تمامی سطوح

- این آموزش بایستی موارد ذیل را در نظر بگیرد:
- دانش قانون‌گذاری حقوق ترافیک،
 - کنترل فنی وسایل نقلیه،
 - کنترل معمولی و کلی کامیون‌های بارکش و اتوبوس‌ها،
 - بررسی تصادفات رانندگی،
 - دانش و بکارگیری تجهیزات کنترل فنی پلیس،
 - مدیریت ترافیک و حمل‌ونقل درون‌شهری،
 - مدیریت ترافیک و حمل‌ونقل برون‌شهری،
 - آشنایی با سیستم‌ها و روش‌های کنترل ترافیک مورد استفاده در کشورهای توسعه یافته،

- بکارگیری از رایانه و نحوه استفاده از نرم‌افزارهای تصادفات.

➤ آموزش مباحث راهنمایی و رانندگی به رانندگان قبل از دریافت گواهینامه

بدین منظور اقدامات زیر بایستی صورت گیرد:

- تهیه مطالب آموزشی، کتابچه، فیلم ویدیویی برای آموزشگاههای رانندگی جهت تکمیل آموزش‌های عملی به داوطلبان دریافت گواهینامه رانندگی،
- تهیه گیم (بازی) شبیه‌سازی رایانه‌ای برای آموزش متقاضیان گواهینامه،
- آموزش رانندگی در شرایط ویژه (مه، بارندگی، یخبندان، شب، جاده‌های کوهستانی و ...) با استفاده از دستگاه سمیلاتور و شرایط طبیعی وضعیت‌های ذکر شده.

➤ آموزش کمک‌های اولیه به رانندگان وسایل نقلیه

بدین منظور اقدامات زیر بایستی صورت گیرد:

- چاپ کتاب کمک‌های اولیه خاص امداد و نجات تصادفات رانندگی،
- برگزاری دوره‌های آموزشی کمک‌های اولیه.

➤ آموزش مدرسین و متخصصین مورد نیاز در سازمان یا نهاد مربوطه

بدین منظور اقدامات زیر بایستی صورت گیرد:

- برگزاری سمینارها و کارگاههای تخصصی در زمینه ایمنی حمل‌ونقل،
- تهیه فیلم‌های مستند از پروژه‌های موفق ایمن‌سازی راهها جهت نمایش در سمینارهای تخصصی،
- برنامه‌ریزی آموزش تخصصی جهت کارکنان سازمان و فراهم ساختن زمینه‌های لازم به منظور ایجاد گسترش تخصص‌های مورد نیاز ناوگان ترابری جاده‌ای کشور از طریق مراکز آموزشی داخلی و خارجی.

➤ آموزش مربوط به ایمنی برای شرکت‌ها و مؤسسات حمل‌ونقل برون‌شهری

- آموزش حمل‌ونقل کالاهای خطرناک برای کارکنان حمل و جابجایی بار، رانندگان وسایل نقلیه کالا و شرکت‌های صادر کننده مجوز حمل کالا.

➤ آموزش رانندگان حمل و نقل عمومی، رانندگان شخصی، موتورسیکلت‌سواران

بدین منظور اقدامات زیر بایستی صورت گیرد:

- تولید و توزیع نوار کاست آموزشی برای رانندگان در پایانه‌های بار و مسافر (رانندگان اتوبوس، مینی‌بوس)،
- نمایش فیلم‌های آموزشی در مراکز تجمع رانندگان (رانندگان حمل و نقل عمومی)،
- تهیه و ارایه بروشورهای آموزشی به رانندگان در پایانه‌های بار و مسافر (رانندگان اتوبوس، رانندگان مینی‌بوس، رانندگان کالابر)،
- تهیه و ارایه بروشورهای آموزشی و نوار کاست به رانندگان کامیون، تریلر و سایر وسایل نقلیه سنگینی که به حمل کالا می‌پردازند. (رانندگان کالابر)،
- پخش پیام‌های رادیویی به مناسبت‌های مختلف مانند روز هوای پاک، روز حمل و نقل، روز جهانی کودک (رانندگان حمل و نقل عمومی، رانندگان شخصی)،
- تهیه برنامه تلویزیونی دوربین مخفی که در آن رفتارهای خلاف مقررات رانندگان نشان داده شود. (رانندگان حمل و نقل عمومی، رانندگان شخصی)،
- تولید برنامه رادیویی جذاب " راه شب " ویژه رانندگان سرویس‌های شب رو،
- بهره‌گیری از رادیو پیام برای آموزش‌های عمومی ویژه رانندگان در تهران و شبکه‌های مشابه در استان‌ها. (رانندگان حمل و نقل عمومی، رانندگان شخصی)،
- طراحی و ساخت یک شخصیت ترافیکی که سمبل ایمنی ترافیک باشد. (رانندگان حمل و نقل عمومی، رانندگان شخصی، موتورسیکلت‌سواران)،
- برگزاری دوره‌های بازآموزی برای رانندگان متخلف (رانندگان حمل و نقل عمومی، رانندگان شخصی، موتورسیکلت‌سواران)،
- تهیه گزارش‌های رادیویی از یک معضل و یا یک حادثه و بررسی کارشناسی معضل مربوطه (رانندگان حمل و نقل عمومی، رانندگان شخصی، موتورسیکلت‌سواران)،

- نصب تابلوهای تبلیغاتی پیام‌پذیر الکترونیکی در پمپ بنزین‌ها، مجتمع‌های خدماتی رفاهی و پایانه‌های مسافربری (رانندگان حمل‌ونقل عمومی، رانندگان شخصی)،
- انتشار پوستر و تراکت‌های تبلیغاتی در رستوران‌های بین‌راهی و مجتمع‌های خدماتی رفاهی (رانندگان حمل‌ونقل عمومی، رانندگان شخصی)،
- تهیه بروشور آموزشی با موضوعات سرعت، سبقت و خستگی در هنگام رانندگی در نوروز و تعطیلات دیگر (رانندگان حمل‌ونقل عمومی، رانندگان شخصی، موتورسیکلت سواران)،
- تهیه کتابچه راهنمای ایمنی رانندگان با زبان ساده و تصاویر جذاب و در تیراژ وسیع (رانندگان حمل‌ونقل عمومی، رانندگان شخصی)،
- نصب ماکت وسایل نقلیه تصادف کرده در مبادی ورودی و خروجی شهرها، بزرگراهها و اتوبان‌ها،
- معرفی رانندگان نمونه به طور سالانه در سطح کشور، استان و یا شهر از میان رانندگان حمل‌ونقل عمومی،
- نمایش فیلم‌های ویدیویی برای رانندگان، در سالن اعلام بار پایانه‌های بار و ترمینال‌های مسافربری،
- چاپ پیام‌های آموزشی در پشت قبض عوارض اتوبان‌ها و پارکینگ‌ها،
- توزیع کارت‌های کوچک تبلیغاتی و آموزشی در بین رانندگان،
- تدوین و انتشار کتاب‌های فنی به زبان ساده و قابل فهم برای رانندگان وسایل نقلیه عمومی و سنگین.

➤ آموزش همگانی ایمنی راه

بدین منظور اقدامات زیر بایستی صورت گیرد:

- چاپ وسایل کمک آموزشی کودکان و انواع بازی‌های آموزشی و توزیع رایگان در مهد کودکها (کودکان)،

- چاپ کتاب شعر و نقاشی و داستان جهت کودکان پیش دبستانی (کودکان)،
- چاپ کتاب‌های داستان با همکاری کانون پرورش فکری کودکان و نوجوانان و سایر ناشران بخش خصوصی (کودکان و نوجوانان)،
- تولید بازی‌های کامپیوتری آموزشی با محتوای ایمنی و ترافیک (کودکان، نوجوانان و جوانان)،
- برگزاری مسابقات هنری برای دانش‌آموزان با موضوع شعر، داستان، نقاشی، مقاله، کاریکاتور، کاردستی و روزنامه دیواری (کودکان، نوجوانان و جوانان)،
- تشویق بخش خصوصی به تولید اسباب‌بازی‌های آموزشی با موضوع آشنایی با تابلوها و مقررات از طریق کمک‌های کارشناسی و یا پیش خرید تعدادی از محصولات تولید شده (کودکان و نوجوانان و جوانان)،
- پخش پیام‌های رادیویی به مناسبت‌های مختلف مانند روز هوای پاک، روز حمل‌ونقل، روز جهانی کودک،
- تهیه برنامه تلویزیونی دوربین مخفی که در آن رفتارهای خلاف مقررات عابران نشان داده شود (کودکان، نوجوانان، جوانان، بزرگسالان و کهنسالان)،
- چاپ مقالات آموزشی در مطبوعات و اختصاص ستون دائمی در یکی از صفحات به آن (جوانان، بزرگسالان و کهنسالان)،
- تولید اسباب‌بازی آموزشی با همکاری بخش خصوصی از طریق حمایت کارشناسی و مالی از تولید کنندگان (خردسالان، کودکان و نوجوانان)،
- انتشار نشریات آموزشی برای گروه‌های سنی دانش‌آموزان با مطالب سرگرم کننده و آموزشی (کودکان و نوجوانان)،
- چاپ و توزیع بولتن، بروشور و کارت‌های حاوی مطالب آموزشی به مناسبت‌های مختلف از جمله: روز حمل‌ونقل، روز هوای پاک و ...،
- اجرای نمایش‌های خیابانی و صحنه‌ای با موضوعات آموزشی مربوط به عابران (کودکان، نوجوانان، جوانان و بزرگسالان و کهنسالان و گروه‌های ویژه)،

- انتشار روزنامه دیواری با موضوعات متنوع و گوناگون برای گروه‌های سنی دانش‌آموزان و تشویق دانش‌آموزانی که به این کار پاسخ مساعد می‌دهند (کودکان، نوجوانان و جوانان)،
- ساخت پارک‌های آموزش ترافیک برای آموزش حضوری دانش‌آموزان (کودکان، نوجوانان، جوانان)،
- برگزاری مسابقات هفتگی رادیویی و طرح سوالات مربوط به ایمنی در برنامه،
- تهیه فیلم‌های آموزشی مستند در خصوص مقایسه تطبیقی حمل‌ونقل ایران و سایر کشورها،
- اجرای طرح گذربان مدرسه برای عبور ایمنی دانش‌آموزان از جاده و خیابان به ویژه در مدارس حاشیه راه،
- طراحی و ساخت یک شخصیت ترافیکی که سمبل ایمنی ترافیک باشد،
- تولید نوار سرود و قصه با موضوعات آموزشی برای کودکان مهد کودک،
- تهیه فیلم‌های داستانی انیمیشن و کارتونی با طرح موضوعات آموزشی به شکل غیر مستقیم،
- ساخت برنامه تلویزیونی به طور هفتگی به صورت جنگ، مرکب از قسمت‌های مختلف شامل خبر، گزارش، مصاحبه، مستند و میان پرده،
- انتشار پوستر و تراکت‌های تبلیغاتی در رستوران‌های بین راهی و مجتمع‌های خدماتی رفاهی،
- اجرای جنگ ترافیک با حضور کودکان شامل قسمت‌های مختلف نمایش، بازی، مسابقه و... به صورت زنده یا تلویزیونی،
- چاپ مطالب ترافیکی در مقاطع مختلف کتاب‌های درسی با در نظر گرفتن نوع درس و یا سال تحصیلی،
- تولید CD و نرم‌افزارهای آموزشی در عرصه حمل‌ونقل و ترافیک برای گروه سنی نوجوانان و حمایت از شرکت‌هایی که به این کار مبادرت می‌ورزند،

- چاپ بروشور با معرفی مکان‌های ایمنی جهت عبور از خیابان،
- چاپ کتاب کار مربیان مهد کودک‌ها با موضوع آشنایی اولیه خردسالان با ایمنی عبور و مرور.

➤ آموزش والدین، معلمان، مربیان، مدیران و سایر عوامل اجرایی آموزش و پرورش

در زمینه ایمنی راهها

بدین منظور اقدامات زیر بایستی صورت گیرد:

- چاپ و توزیع مستمر نشریات و گاهنامه‌های یک برگی
- برگزاری دوره‌های آموزشی برای مربیان مدارس در تابستان به ویژه مدارس که در نقاط حادثه‌خیز واقع‌اند.

➤ آموزش مربوط به کمک‌های اولیه در زمینه حوادث جاده‌ای در مدارس و

دانشگاهها

بدین منظور اقدامات زیر بایستی صورت گیرد:

- چاپ کتاب کمک‌های اولیه خاص امداد و نجات تصادفات رانندگی،
- چاپ و توزیع بولتن و بروشور و چاپ مطالب آموزش کمک‌های اولیه در نشریات دانشگاهی و مدارس،
- برگزاری دوره‌های آموزش در مدارس و دانشگاهها.

➤ آموزش عمومی جهت کارکنان سازمان توسط نهاد مربوطه

بدین منظور اقدامات زیر بایستی صورت گیرد:

- برنامه‌ریزی آموزش عمومی جهت کارکنان سازمان و فراهم ساختن زمینه‌های لازم به منظور ایجاد گسترش تخصص‌های مورد نیاز ناوگان ترابری جاده‌ای کشور از طریق مراکز آموزشی داخلی و خارجی.

➤ حمایت‌ها و پشتیبانی‌های دیگر:

- علاوه بر راهکارهای پیشنهادی در فوق حمایت‌ها، پشتیبانی‌ها و راهکارهای دیگری که در زمینه آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی راهها پیشنهاد می‌شود به صورت ذیل می‌باشد:
- تشویق فیلم‌سازان از طریق اهداء جایزه یا امکانات دیگر به منظور ترویج فرهنگ درست عبور و مرور به شکل غیر مستقیم در فیلم‌های سینمایی،
 - ایجاد ارتباط با سینماگران و ارایه خدمات مشاوره‌ای رایگان به منظور جلب توجه آنها به مقوله عبور و مرور در آثارشان،
 - ایجاد یک شبکه اطلاع‌رسانی ترافیک و حمل‌ونقل در رادیو با ارایه انواع اطلاعات در خصوص راهها، از جمله: شرایط اقلیمی و جوی، امکانات رفاهی حاشیه راهها، شرایط ترافیک راه، طریقه مهار بار وسیله‌نقلیه و سایر اطلاعات مفید،
 - حمایت از گروه‌های نمایشی که به نوعی در آثارشان به مقوله عبور و مرور توجه می‌کنند،
 - همکاری در تهیه مطالب برای گنجاندن مطالب ترافیکی در مجلات رشد و پیک-های نوری،
 - برگزاری میزگرد رادیویی با حضور کارشناسان و یا مردم و کارشناسان در برابر هم به منظور طرح مسائل و مشکلات حمل‌ونقل،
 - تولید میان‌برده‌های نمایشی رادیویی به صورت کوتاه که در فواصل خالی برنامه‌ها پخش گردد،
 - برگزاری مسابقات تلویزیونی با موضوعات و سوالات مربوط به ایمنی حمل‌ونقل با مشارکت تهیه‌کنندگان تلویزیونی، از طریق تقبل جایزه برندگان،
 - برگزاری مسابقات رادیویی با سوالاتی مربوط به فرهنگ ترافیک به صورت زنده یا ضبط استودیویی،
 - ایجاد سایت اینترنتی اطلاع‌رسانی در خصوص وضعیت راهها، امکانات بین‌راهی و سایر اطلاعات مربوط به راهها که مورد نیاز شهروندان می‌باشد،

- ساخت سریال داستانی با مشارکت صدا و سیما که در آن مقوله ایمنی ترافیک به صورت جنبی مطرح شده باشد،
- خریداری، ترجمه و نمایش فیلم‌های آموزشی موسسات معتبر مانند *TRL* انگلستان از تلویزیون و یا در سمینارها،
- تهیه آیین‌نامه جدید راهنمایی و رانندگی در قالب کتاب مصور و جذاب و *CD* آموزشی *MultiMedia*.
- تحقیقات و پژوهش در زمینه بررسی رفتار کلیه استفاده‌کنندگان راهها،
- ایجاد و راه‌اندازی رشته تخصصی ایمنی حمل‌ونقل در دانشگاهها،
- انتشار کتابهای تخصصی (ترجمه و تألیف) در حوزه حمل‌ونقل ترافیک.

جدول ۶-۲: ماتریس آموزش های مورد نیاز با توجه به گروه مخاطبان.

سایر	پرسنل عملیاتی	سرنشینان	رانندگان	عابران پیاده	مخاطبان آموزش های تخصصی
	✓				آموزش ایمنی ترافیک به پلیس راهنمایی و رانندگی در تمامی سطوح
	✓				آموزش کمک های اولیه به پلیس راهنمایی در تمامی سطوح
	✓				آموزش ممتحنان و متخصصان آموزش رانندگی
	✓				آموزش مربیان آموزشگاه های رانندگی.
	✓				آموزش تعدادی از افراد پلیس جهت آموزش ایمنی ترافیک در مدارس.
			✓		آموزش مباحث راهنمایی و رانندگی به رانندگان قبل از دریافت گواهینامه
			✓		آموزش کمک های اولیه به رانندگان وسایل نقلیه
			✓		آموزش مربوط به کنترل فنی وسایل نقلیه به رانندگان وسایل نقلیه.
	✓				آموزش مهندسی ایمنی راه
	✓				آموزش مدرسین و متخصصین مورد نیاز در سازمان یا نهاد مربوطه
	✓				آموزش فوریت های پزشکی و امدادی برای پرسنل امداد و نجات و اورژانس
			✓		آموزش تخصصی رانندگان حرفه ای حمل و نقل عمومی
	✓				آموزش مربوط به ایمنی برای شرکت ها و موسسات حمل و نقل برون شهری
			✓		آموزش رانندگان حمل و نقل عمومی، رانندگان شخصی، موتورسیکلت سواران
✓		✓		✓	آموزش همگانی ایمنی راه
	✓				آموزش والدین، معلمان، مربیان، مدیران و سایر عوامل اجرایی آموزش و پرورش در زمینه ایمنی راهها
		✓		✓	آموزش کمک های اولیه در زمینه حوادث جاده ای در مدارس و دانشگاهها
		✓		✓	آموزش مقررات ایمنی ترافیک در مدارس
	✓				آموزش عمومی جهت کارکنان سازمان توسط نهاد مربوطه

• روش‌های آموزشی

منظور از روش‌های آموزش، چگونگی بهره‌گیری از ابزارهای آموزش برای انتقال مفاهیم آموزشی است. امروزه فناوری‌های آموزشی بسیار گسترده و متنوع شده‌اند و از وسایل آموزشی ساده مانند یک پوستر شروع شده و تا ابزارهای آموزشی چند رسانه‌ای *MultiMedia* ادامه می‌یابد.

در بهره‌گیری از روش‌های آموزشی، ویژگی گروه‌های هدف، ویژگی ابزارهای آموزشی و نیز شناخت تنگناهای موجود و امکانات قابل دسترسی، بسیار اهمیت دارد و نباید آنرا از نظر دور داشت.

به طور کلی روش‌های آموزش را می‌توان به دو دسته اصلی تقسیم‌بندی کرد: [۲]

۱- آموزش حضوری (*Face To Face*): در این روش آموزش دهنده و

آموزش گیرنده در برابر هم و در یک محل قرار دارند.

۲- آموزش غیر حضوری: با استفاده از رسانه‌های گروهی عملی می‌شود و آموزش

دهنده و آموزش گیرنده در یک محل قرار دارند. در این روش ارتباط بین

آموزش دهنده و مخاطب از طریق یک رسانه (*media*) برقرار می‌شود.

آموزش‌های غیر حضوری از طریق:

- رسانه‌های نوشتاری:

- بروشور، تراکت،
- پوستر، بیلبرد و پانل‌های تبلیغاتی،
- کتاب و جزوات آموزشی،
- مطبوعات شامل روزنامه، هفته‌نامه، ماهنامه و فصلنامه.

- رسانه‌های گفتاری (شنیداری): ویژگی مهم رسانه‌های شنیداری که امتیاز

آن محسوب می‌شود این است که گوش دادن به آن نیاز به سواد ندارد و

امتیاز دوم که منحصر به این رسانه است، گوش دادن همراه با انجام

کارهای دیگر است.

رسانه‌های گفتاری شامل:

▪ رادیو

▪ نوارها و CD های صوتی

- **رسانه‌های دیداری:** رسانه‌های دیداری از پر مخاطب‌ترین وسایل ارتباط

جمعی هستند. که شامل:

▪ تلویزیون

▪ سینما

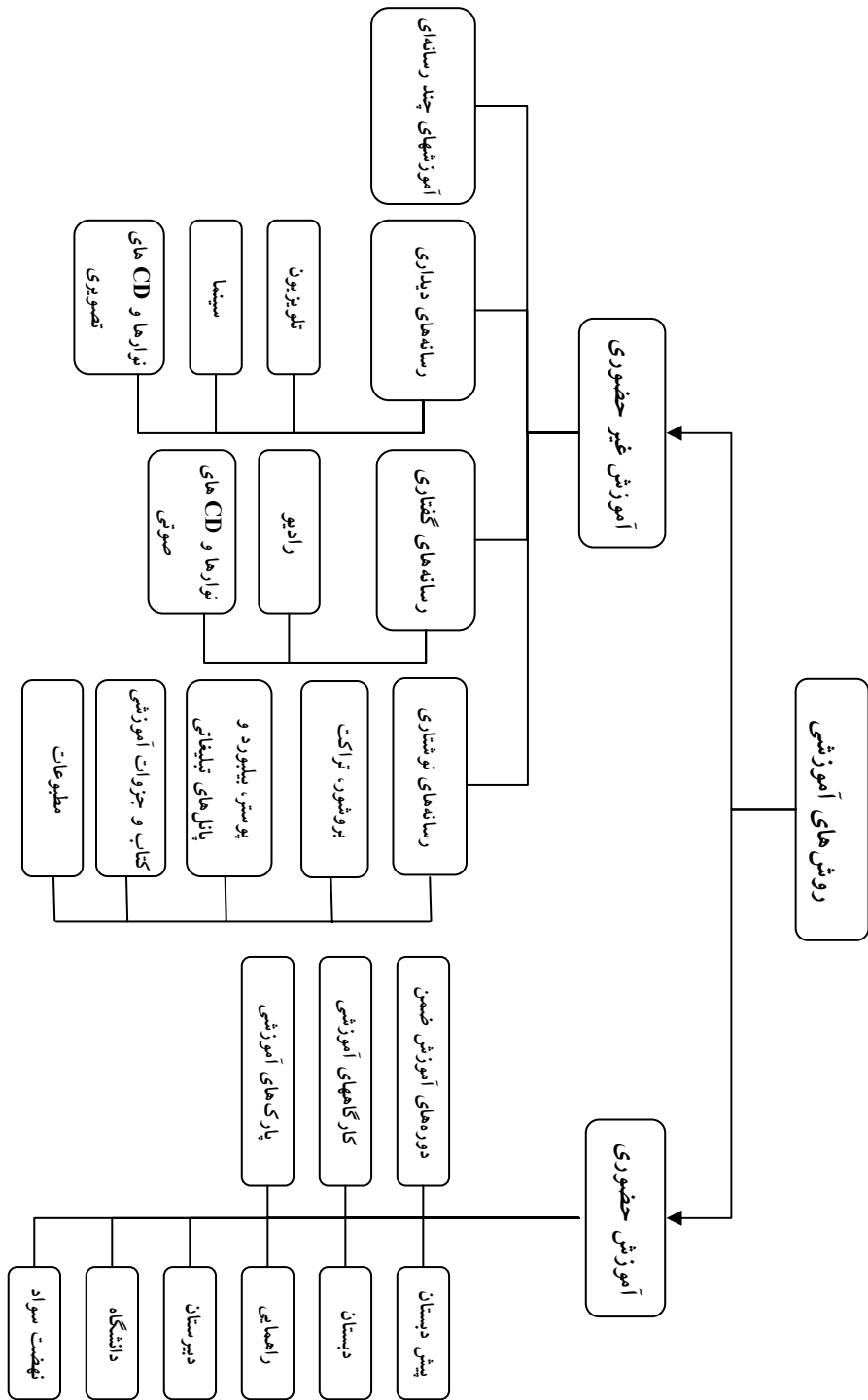
▪ نوارها و CD های تصویری

- **روش آموزش چند رسانه‌ای:** تکنولوژی‌های جدید آموزشی را چند

رسانه‌ای یا *MultiMedia* نام نهاده‌اند. چرا که از همه رسانه‌ها برای

ارتباط با مخاطب استفاده می‌شود. نرم‌افزارها، اینترنت و لوح‌های فشرده

رایانه‌ای از آن جمله‌اند.



شکل ۶-۳۳: روش‌های آموزشی.

جدول ۶-۳: ماتریس راهکارهای پیشنهادی با توجه به نوع رسانه.

چند رسانه‌ای	دیداری	گفتاری	نوشتاری	نوع رسانه	راهکار
		✓		تولید و توزیع نوار کاست آموزشی برای رانندگان در پایانه‌های بار و مسافر	
			✓	تهیه و ارایه بروشورهای آموزشی به رانندگان در پایانه‌های بار و مسافر	
			✓	چاپ و توزیع مستمر نشریات و گاهنامه‌های یک برگی	
			✓	چاپ وسایل کمک آموزشی کودکان و انواع بازی‌های آموزشی و توزیع رایگان در مهد کودک‌ها	
			✓	چاپ کتاب شعر و نقاشی و داستان جهت کودکان پیش‌دبستانی	
			✓	چاپ کتاب‌های داستان با همکاری کانون پرورش فکری کودکان و نوجوانان و سایر ناشران بخش خصوصی	
✓				تولید بازی‌های کامپیوتری آموزشی با محتوای ایمنی و ترافیک	
	✓			برگزاری مسابقات هنری برای دانش‌آموزان با موضوع شعر، داستان، نقاشی، مقاله، کاریکاتور، کاردستی و روزنامه دیواری	
	✓			آموزش رانندگان وسایل نقلیه عمومی در مراکز تجمع از طریق نمایش فیلم‌های آموزشی	
	✓			برگزاری میزگرد رادیویی با حضور کارشناسان و یا مردم و کارشناسان در برابر هم به منظور طرح مسائل و مشکلات حمل‌ونقل	
		✓		تولید میان پرده‌های نمایشی رادیویی به صورت کوتاه که در فواصل خالی برنامه‌ها پخش گردد	
		✓		تهیه گزارش‌های رادیویی از یک معضل و یا یک حادثه و بررسی کارشناسی معضل مربوطه	
		✓		پخش پیام‌های رادیویی به مناسبت‌های مختلف مانند روز هوای پاک، روز حمل‌ونقل، روز جهانی کودک	
	✓			تهیه برنامه تلویزیونی دوربین مخفی که در آن رفتارهای خلاف مقررات رانندگان و عابران نشان داده شود	
			✓	چاپ مقالات آموزشی در مطبوعات و اختصاص ستون دائمی در یکی از صفحات به آن	

جدول ۶-۳: ماتریس راهکارهای پیشنهادی با توجه به نوع رسانه. (ادامه)

چند رسانه‌ای	دیداری	گفتاری	نوشتاری	نوع رسانه	راهکار
✓				تولید اسباب‌بازی آموزشی با همکاری بخش خصوصی از طریق حمایت کارشناسی و مالی از تولید کنندگان	
			✓	انتشار نشریات آموزشی برای گروه‌های سنی دانش‌آموزان با مطالب سرگرم کننده و آموزشی	
	✓			تهیه فیلم‌های داستانی انیمیشن و کارتونی با طرح موضوعات آموزشی به شکل غیر مستقیم	
	✓			تهیه فیلم‌های مستند از پروژه‌های موفق ایمن‌سازی راهها جهت نمایش در سمینارهای تخصصی	
✓				نصب تابلوهای تبلیغاتی پیام‌پذیر الکترونیک در پمپ بنزین‌ها، مجتمع‌های خدماتی رفاهی و پایانه‌های مسافری	
			✓	انتشار پوستر و تراکت‌های تبلیغاتی در رستوران‌های بین راهی و مجتمع‌های خدماتی رفاهی	
	✓			برگزاری مسابقات تلویزیونی با موضوعات و سوالات مربوط به ایمنی و حمل‌ونقل با مشارکت تهیه کنندگان تلویزیونی، از طریق تقبل جایزه برندگان	
		✓		برگزاری مسابقات هفتگی رادیویی و طرح سوالات مربوط به ایمنی در برنامه	
		✓		تولید برنامه رادیویی جذاب "راه شب" ویژه رانندگان سرویس‌های شب رو	
	✓			تهیه فیلم‌های آموزشی مستند در خصوص مقایسه تطبیقی حمل‌ونقل ایران و سایر کشورها	
		✓		بهره‌گیری از رادیو پیام برای آموزش‌های عمومی ویژه رانندگان در تهران و شبکه‌های مشابه در استان‌ها	
			✓	چاپ و توزیع بولتن، بروشور و کارت‌های حاوی مطالب آموزشی به مناسبت‌های مختلف از جمله: روز حمل‌ونقل، روز هوای پاک و ...	
			✓	تهیه مطالب آموزشی، کتابچه، فیلم ویدیویی برای آموزشگاه‌های رانندگی جهت تکمیل آموزش‌های عملی به داوطلبان دریافت گواهینامه رانندگی	

جدول ۶-۳: ماتریس راهکارهای پیشنهادی با توجه به نوع رسانه. (ادامه)

چند رسانه‌ای	دیداری	گفتاری	نوشتاری	نوع رسانه	راهکار
	✓			ساخت برنامه تلویزیونی به طور هفتگی به صورت جنگ، مرکب از قسمت‌های مختلف شامل خبر، گزارش، مصاحبه، مستند و میان پرده	
✓				اجرای نمایش‌های خیابانی و صحنه‌ای برای مخاطبین بزرگسال و کودک و نوجوان با موضوعات آموزشی مربوط به عابران	
✓				حمایت از گروه‌های نمایشی که به نوعی در آثارشان به مقوله عبور و مرور توجه می‌کنند	
✓				اجرای جنگ ترافیک با حضور بچه‌ها شامل قسمت‌های مختلف نمایش، بازی، مسابقه و... به صورت زنده یا تلویزیونی	
		✓		برگزاری مسابقات رادیویی با سؤالاتی مربوط به فرهنگ ترافیک به صورت زنده یا ضبط استودیویی	
			✓	انتشار روزنامه دیواری با موضوعات متنوع و گوناگون برای گروه‌های سنی دانش‌آموزان و تشویق دانش‌آموزانی که به این کار پاسخ مساعد می‌دهند	
✓				تولید CD و نرم‌افزارهای آموزشی در عرصه حمل‌ونقل و ترافیک برای گروه سنی نوجوانان و حمایت از شرکت‌هایی که به این کار مبادرت می‌ورزند	
✓				ساخت پارک‌های آموزش ترافیک برای آموزش حضوری دانش‌آموزان	
✓				اجرای طرح گذربان مدرسه برای عبور ایمنی دانش‌آموزان از جاده و خیابان به ویژه در مدارس حاشیه راه	
✓				طراحی و ساخت یک شخصیت ترافیکی که سمبل ایمنی ترافیک باشد	
✓				تهیه آیین‌نامه جدید راهنمایی و رانندگی در قالب کتاب مصور و جذاب و CD آموزشی MultiMedia	
			✓	چاپ کتاب کمک‌های اولیه خاص امداد و نجات تصادفات رانندگی	

جدول ۶-۳: ماتریس راهکارهای پیشنهادی با توجه به نوع رسانه. (ادامه)

چند رسانه‌ای	دیداری	گفتاری	نوشتاری	نوع رسانه	راهکار
✓					برگزاری دوره‌های بازآموزی برای رانندگان متخلف
	✓				خریداری، ترجمه و نمایش فیلم‌های آموزشی موسسات معتبر مانند <i>TRL</i> انگلستان از تلویزیون و یا در سمینارها
		✓			تولید نواز سرود و قصه با موضوعات آموزشی برای کودکان مهد کودک
	✓				ساخت سریال داستانی با مشارکت صدا و سیما که در آن مقوله ایمنی ترافیک به صورت جنبی مطرح شده باشد
			✓		چاپ مطالب ترافیکی در مقاطع مختلف کتاب‌های درسی با در نظر گرفتن نوع درس و یا سال تحصیلی
			✓		همکاری در تهیه مطالب برای گنجاندن مطالب ترافیکی در مجلات رشد و پیک‌های نوروزی
✓					تهیه گیم (بازی) شبیه‌سازی رایانه‌ای برای آموزش متقاضیان گواهینامه
			✓		تهیه بروشور آموزشی با موضوعات سرعت، سبقت و خستگی در هنگام رانندگی در نوروز و تعطیلات دیگر
			✓		تهیه کتابچه راهنمای ایمنی رانندگان با زبان ساده و تصاویر جذاب و در تیراژ وسیع
			✓		چاپ بروشور با معرفی مکان‌های ایمنی جهت عبور از خیابان
			✓		چاپ کتاب کار مربیان مهد کودک‌ها با موضوع آشنایی اولیه خردسالان با ایمنی عبور و مرور
✓					ایجاد سایت اینترنتی اطلاع‌رسانی در خصوص وضعیت راهها، امکانات بین راهی و سایر اطلاعات مربوط به راهها که مورد نیاز شهروندان می‌باشد
			✓		چاپ پیام‌های آموزشی در پشت قبض عوارض اتوبان‌ها و پارکینگ‌ها
			✓		توزیع کارت‌های کوچک تبلیغاتی و آموزشی در بین رانندگان
✓					نصب ماکت وسایل نقلیه تصادف کرده در مبادی ورودی و خروجی شهرها، بزرگراهها و اتوبان‌ها

جدول ۶-۳: ماتریس راهکارهای پیشنهادی با توجه به نوع رسانه. (ادامه)

چند رسانه‌ای	دیداری	گفتاری	نوشتاری	نوع رسانه	راهکار
✓				معرفی رانندگان نمونه به طور سالانه در سطح کشور، استان و یا شهر از میان رانندگان حمل و نقل عمومی	
	✓			نمایش فیلم‌های ویدیویی برای رانندگان، در سالن اعلام بار پایانه‌های بار و ترمینال‌های مسافری	
✓				برگزاری سمینار یا کارگاه‌های تخصصی	
✓				برنامه‌ریزی آموزش تخصصی جهت کارکنان سازمان و فراهم ساختن زمینه‌های لازم به منظور ایجاد گسترش تخصص‌های مورد نیاز ناوگان ترابری جاده‌ای کشور از طریق مراکز آموزشی داخلی و خارجی	
✓				تحقیقات و پژوهش در زمینه بررسی رفتار کلیه استفاده‌کنندگان راهها	
✓				ایجاد و راه‌اندازی رشته تخصصی ایمنی حمل و نقل در دانشگاهها	
			✓	انتشار کتابهای تخصصی (ترجمه و تألیف) در حوزه حمل و نقل ترافیک.	
			✓	تدوین و انتشار کتاب‌های فنی به زبان ساده و قابل فهم برای رانندگان وسایل نقلیه عمومی و سنگین	
✓				برگزاری دوره‌های آموزشی برای مربیان مدارس در تابستان به ویژه مدرسی که در نقاط حادثه‌خیز واقع‌اند	

• کمیته آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی راهها

- ضرورت تشکیل کمیته آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی راهها:

نتایج حاصل از بررسیها نشان می‌دهد که در کشور، هماهنگ کننده خاصی میان سازمان‌های مختلف جهت آموزش‌های ایمنی وجود ندارد، بنابراین بعضی از مخاطبان بیش از حد نیاز و بعضی کمتر مورد خطاب قرار می‌گیرند و حدود و وظایف سازمان‌ها نسبت

به مخاطبان عملاً تعریف نگردیده است و هیچ نگرش سیستماتیکي نسبت به مقوله آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی راهها وجود ندارد.

- کمیته آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی راهها:

با توجه به اینکه خطای انسانی عامل بیشتر تلفات و تصادفات جاده‌ای می‌باشد، آموزش نیروی انسانی از اهمیت بسزایی برخوردار است و نقش تعیین کننده‌ای در کاهش تلفات و تصادفات جاده‌ای دارد. متأسفانه در کشور رویه سیستماتیکي در زمینه آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی راهها وجود نداشته و گاهاً بعضی اقدامات با روش سعی و خطا و به‌صورت پراکنده صورت می‌گیرد.

با توجه به موارد فوق، کنترل، پیشگیری و در نهایت کاهش میزان تصادفات و تلفات تنها با تدوین اجرای برنامه‌های ایمنی امکان‌پذیر است.

بدین منظور برای برطرف نمودن این نقایص و همچنین جلوگیری از کارها و اقدامات موازی، هماهنگی میان سازمان‌های دخیل و تدوین سیاست‌های کلان، کمیته آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی راهها به عنوان متولی واحد در امر آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی راهها به منظور ارتقاء آموزش و فرهنگ جامعه در زیر مجموعه کمیسیون ایمنی راهها تشکیل گردید.

کمیته فوق یکی از ۵ کمیته اصلی کمیسیون ایمنی راهها می‌باشد که در مورد سیاست‌گذاری‌های کلان و ایجاد هماهنگی‌های بین سازمانی در مورد آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی راهها برنامه‌هایی را در دست بررسی و اقدام دارد.

- هدف از تشکیل کمیته:

هدف از تشکیل کمیته آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی راهها ایجاد بستر مناسب ارتباطی جهت تبیین نظام آموزشی در تمامی سطوح و زیربخش‌ها، ترویج و نهادینه کردن فرهنگ ایمنی حمل‌ونقل و ترافیک در جهت پیشگیری و کاهش تعداد و شدت صدمات ناشی از سوانح و حوادث راهها در کشور می‌باشد.

- ویژگی‌های کمیته آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی راهها:

کمیته آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی راهها جهت انجام وظایف و مسئولیت‌های خود و در جهت دستیابی به هدف عالی خود که تأمین، ارتقاء و تضمین ایمنی حمل‌ونقل جاده‌ای می‌باشد باید به طور کلی ویژگی‌ها و خصوصیات زیر را در بر داشته باشد.

۱- سیاست‌گذاری متمرکز

یکی از ویژگی‌های حمل‌ونقل جاده‌ای به گونه‌ای که بیان شد تعدد سازمان‌ها و نهادهای درگیر در این مقوله می‌باشد. لذا این کمیته باید به گونه‌ای عمل نماید که از طریق سیاست‌گذاری متمرکز مانع از تداخل وظایف و مسئولیت‌ها و همچنین ایجاد موازی کاری در بین سازمان‌ها و نهادها گردد.

۲- جامعیت و فراگیری

این سیستم باید به گونه‌ای طراحی گردد که از طریق سیاست‌گذاری کلان و یکپارچه در رابطه با ایمنی حمل‌ونقل جاده‌ای، تمامی سازمان‌ها و نهادهای درگیر در زمینه ایمنی جاده‌ای را در بر گرفته و مسئولیت‌ها و وظایف هر یک را به خوبی تبیین کند.

۳- هماهنگی و جلب همکاری

یکی از مهمترین خصوصیات که باید کمیته آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی راهها در زیر بخش جاده‌ای دارا باشد، ایجاد همکاری و هماهنگی لازم در بین نهادها و سازمان‌های مسئول در این زمینه است. این امر به دلیل پراکندگی مسئولیت‌ها و وظایف در بین نهادها و سازمان‌های درگیر در این امر می‌باشد.

۴- پیاده‌سازی غیر متمرکز

به علت گستردگی و پراکندگی جغرافیایی حمل‌ونقل جاده‌ای در سطح کشور کمیته آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی راهها باید به گونه‌ای طراحی گردد که ایمنی جاده‌ها را در سطح کشور در بر داشته باشد. لذا پیاده‌سازی مدیریت و نظارت بر ایمنی در حمل‌ونقل جاده‌ای باید به صورت منطقه‌ای و استانی پیاده گردد.

• **وظایف و اختیارات سازمان‌های دخیل در امر آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی راهها**
در بحث آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی راهها در محدوده وزارت راه و ترابری نهادها و سازمان‌های زیر در زمینه ایمنی حمل‌ونقل مؤثر می‌باشند:

- سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای،
- معاونت آموزش، تحقیقات و فناوری.

موجودیت‌های مؤثر بر آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی راهها در خارج از وزارت راه و ترابری را می‌توان در موارد زیر دسته‌بندی نمود:

- پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا،
- وزارت کشور،
- وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی،
- جمعیت هلال احمر جمهوری اسلامی ایران،
- سازمان صدا و سیما جمهوری اسلامی ایران،
- وزارت آموزش و پرورش،
- وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی،
- وزارت فرهنگ و آموزش عالی،
- شرکت‌های خصوصی.

در ادامه به توضیحاتی درباره هر کدام از این سازمان‌ها و وظایف هر کدام در زمینه آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی راهها پرداخته خواهد شد.

۱. کمیسیون ایمنی راهها:

کمیسیون ایمنی راهها یکی از اصلی‌ترین اجزاء سیستم مدیریت ایمنی در حمل‌ونقل جاده‌ای بوده و یکی از اجزاء 5E تشکیل دهنده ایمنی حمل‌ونقل جاده‌ای یعنی اعمال حاکمیت را شامل می‌شود. این جزء به دلیل پراکندگی مسئولیت‌های تأمین و کنترل ایمنی در بین نهادها و سازمان‌های مختلف، در نظر گرفته شده است. یکی از اساسی‌ترین مشکلات حمل‌ونقل جاده‌ای در زمینه ایمنی عدم هماهنگی بین نهادها و سازمان‌های درگیر

در این زمینه است. اصلی‌ترین مسئولیت آن سیاست‌گذاری‌های کلان و ایجاد هماهنگی و همکاری‌های لازم بین نهادها و سازمان‌های درگیر در این زمینه از طریق تدوین و تصویب مقررات و استانداردها و ... می‌باشد.

۲. کمیته آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی راهها

با توجه به موارد ذکر شده به منظور تحت پوشش قرار دادن تمامی فعالیت‌های سازمان‌ها و نهادهای درگیر در آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی راهها، اعضای این کمیته که نماینده اعضای اصلی کمیسیون ایمنی راهها می‌باشند عبارتند از:

- معاونت آموزش، تحقیقات و فناوری وزارت راه و ترابری (رییس کمیته)،
- نماینده سازمان صدا و سیما،
- نماینده وزارت کشور،
- نماینده سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای،
- نماینده راهنمایی و رانندگی ناجا،
- نماینده پلیس راه،
- نماینده وزارت آموزش و پرورش،
- نماینده وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی،
- نماینده سازمان امداد و نجات جمعیت هلال احمر،
- نماینده وزارت علوم، تحقیقات و فناوری،
- ۲ نفر متخصص (افراد علمی از دانشگاهها یا سازمان‌های تخصصی مربوطه).

اعضای این کمیته بدون استثنا باید نمایندگان تام‌الاختیار نهاد یا سازمان مورد معرفی خود باشند، بگونه‌ای که در اجرا و عملی کردن تصمیمات اتخاذ شده در این کمیته هیچ‌گونه خللی ایجاد نگشته و مصوبات این کمیته پس از تصویب در کمیسیون ایمنی راهها لازم‌الاجرا برای تمامی نهادها و سازمان‌های درگیر در این زمینه باشد. بدین ترتیب مسئولیت‌ها و وظایف اصلی این کمیته شامل موارد زیر است:

- تحلیل مشکلات و نارسایی‌های مربوطه، تنگناها و تعیین راهکارهای مشخص در خصوص آموزش و فرهنگ‌سازی،
- تعیین اهداف، راهبردها و شاخص‌های مناسب برای کاهش سوانح رانندگی مرتبط با حیطة تخصصی کمیته،
- بررسی برنامه‌های وزارتخانه‌های کشور، آموزش و پرورش، فرهنگ و ارشاد اسلامی، راه و ترابری، بهداشت و درمان و آموزش پزشکی، علوم تحقیقات و فناوری، سازمان صدا و سیما و نیروی انتظامی در خصوص آموزش عمومی و تخصصی ترافیک،
- تهیه برنامه‌های میان مدت و بلند مدت در زمینه آموزش و افزایش آگاهی و فرهنگ‌سازی ایمنی راهها،
- ایجاد هماهنگی میان کلیه نهادها و دستگاه‌های مرتبط با آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی راهها،
- تهیه و تنظیم آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های مرتبط با آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی راهها،
- بررسی علل بروز سوانح ناشی از عامل انسانی و اتخاذ تدابیر لازم در خصوص آموزش و فرهنگ‌سازی،
- نظارت بر حسن اجرای مصوبات و تصمیمات اتخاذ شده در کلیه دستگاه‌های ذیربط با امر آموزش و فرهنگ‌سازی،
- بررسی و اظهار نظر گزارش ارزیابی عملکرد نهادها و دستگاه‌های ذیربط در امر آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی راهها،
- تعیین و اعلام مطالعات ایمنی مورد نیاز،
- تحلیل اقتصادی و کارایی اقدامات و راهکارهای پیشنهاد شده،
- ارائه طرح‌های لازم برای تأمین اعتبار و تحصیل منابعی که در اثر اجرای آنها منابع جدید کسب و یا در مصرف منابع موجود صرفه‌جویی می‌شود.

۳. وزارت کشور

ارتباط وزارت کشور با نیروی انتظامی، شهرداری‌ها، شوراهای اسلامی، استانداری‌ها، شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور و شورای هماهنگی ترافیک استان‌ها تأثیر این وزارتخانه را در برنامه‌های آموزش حمل‌ونقل و ایمن‌سازی بسیار چشمگیر می‌کند. وظایف اصلی این وزارتخانه در ماتریس شمول ذکر گردیده است.

۳-۱- شهرداری‌ها

در ماده ۵۵ قانون شهرداری، مصوب ۱۳۳۴، در بند ۶ برای شهرداری‌ها نقشی فرهنگی نیز در نظر گرفته شده که باز هم مزید وظیفه شهرداری در برنامه‌ریزی فرهنگی برای تقویت آگاهی و فرهنگ عمومی در رعایت مقررات و احترام به حقوق دیگران و شکل‌گیری مفهوم شهروند به تمام معنای آن است.

۴. وزارت راه و ترابری

وزارت راه و ترابری به عنوان متولی اصلی راه و ترابری کشور در خط مقدم تلاش برای دستیابی به ایمن‌سازی حمل‌ونقل در کشور قرار دارد و بیشترین سهم را در مدیریت ایمنی حمل‌ونقل به عهده دارد، سازمان‌های مؤثر در امر آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی راهها در داخل وزارت راه عبارتند از:

۴-۱- سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای

وظایف اصلی این سازمان در قبال آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی راهها:

- آموزش تخصصی رانندگان حرفه‌ای حمل‌ونقل عمومی،
- آموزش مربوط به ایمنی برای شرکت‌ها و موسسات حمل‌ونقل برون‌شهری،
- آموزش مربوط به کنترل فنی وسایل نقلیه به رانندگان،
- آموزش مهندسی ایمنی راه،
- آموزش مدرسین و متخصصین مورد نیاز در سازمان.

۴-۲- معاونت آموزش، تحقیقات و فناوری

دبیرخانه کمیته آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی راهها در این معاونت مستقر می‌باشد. وظایف این سازمان عبارتند از:

- تحقیقات و پژوهش در زمینه بررسی رفتار کلیه استفاده‌کنندگان راهها،
- فعالیت‌های مربوط به دبیرخانه کمیته آموزش و فرهنگ‌سازی، هماهنگی جلسات و هماهنگی میان سازمان‌های دخیل و فعالیت‌های کارشناسی،
- آموزش مدرسین و متخصصین مورد نیاز در سازمان.

۵. پلیس راهنمایی و رانندگی

پلیس راهنمایی و رانندگی در شکلی گسترده سهم زیادی را در ایمنی حمل‌ونقل دارد. زیرا این نهاد هم در حمل‌ونقل درون‌شهری و هم برون‌شهری مجری قوانین و تعیین‌کننده بسیاری از خط‌مشی‌هاست. علاوه بر آن در زمینه‌های فرهنگی و آموزش نیز تأثیر بسزایی دارد.

وظایف اصلی سازمان در قبال آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی راهها:

- آموزش ایمنی ترافیک به پلیس راهنمایی و رانندگی در تمامی سطوح،
- آموزش ممتحنان و متخصصان آموزش رانندگی،
- آموزش مربیان آموزشگاههای رانندگی،
- آموزش تعدادی از افراد پلیس جهت آموزش ایمنی ترافیک در مدارس،
- آموزش مباحث راهنمایی و رانندگی به رانندگان قبل از دریافت گواهینامه،
- آموزش مقررات ایمنی ترافیک در مدارس،
- آموزش رانندگان حمل‌ونقل عمومی، رانندگان شخصی، موتورسیکلت سواران،
- آموزش مدرسین و متخصصین مورد نیاز در سازمان.

۶. وزارت آموزش و پرورش

وزارت آموزش و پرورش به دلیل نقش فرهنگی و آموزشی عمیقی که در اجتماع دارد از جمله نهادهای بسیار مؤثر در زمینه فرهنگ‌سازی و بسترسازی فرهنگی ایمنی حمل‌ونقل است.

اهمیت وظیفه آموزش و پرورش در موارد فوق از آنجا بسیار قابل توجه است که گروه‌های تحت آموزش (کودکان و نوجوان) از آسیب‌پذیرترین گروه‌های اجتماعی در مقوله تصادفات به ویژه تصادفات درون‌شهری به شمار می‌روند و از سوی دیگر تقریباً تمامی دست‌اندرکاران و بازیگران عرصه حمل‌ونقل و ایمنی در طول زندگی خود در مقاطعی از آموزش‌های این نهاد برخوردارند. افراد در سنینی که بیشترین تأثیرپذیری را از آموزش‌های رسمی و غیررسمی دارند بیشترین زمان را در کلاس‌های درس می‌گذرانند، بنابراین می‌توان آموزش و پرورش را مهمترین نهاد در زمینه فرهنگی و بسترساز رعایت مقررات و قوانین و ایمنی فرهنگی قلمداد کرد.

وظایف اصلی سازمان در قبال آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی راهها:

- آموزش والدین، معلمان، مربیان، مدیران و سایر عوامل اجرایی آموزش و پرورش در زمینه ایمنی راهها،
- آموزش مدرسین و متخصصین مورد نیاز در سازمان.
- بدین منظور اقدامات زیر بایستی توسط آموزش و پرورش صورت پذیرد:
- تهیه وسایل کمک آموزشی کودکان و انواع بازی‌های آموزشی و توزیع در مهد کودک‌ها (کودکان)،
- چاپ کتاب شعر و نقاشی و داستان جهت کودکان پیش دبستانی (کودکان)،
- چاپ کتاب‌های داستان با همکاری کانون پرورش فکری کودکان و نوجوانان و سایر ناشران بخش خصوصی (کودکان و نوجوانان)،
- برگزاری مسابقات هنری برای دانش‌آموزان با موضوع شعر، داستان، نقاشی، مقاله، کاریکاتور، کاردستی و روزنامه دیواری (کودکان، نوجوانان و جوانان)،

- انتشار نشریات آموزشی برای گروه‌های سنی دانش‌آموزان با مطالب سرگرم‌کننده و آموزشی (کودکان و نوجوانان)،
- تشویق بخش خصوصی به تولید اسباب‌بازی‌های آموزشی با موضوع آشنایی با تابلوها و مقررات از طریق کمک‌های کارشناسی و یا پیش‌خرید تعدادی از محصولات تولید شده (کودکان و نوجوانان و جوانان)،
- حمایت کارشناسی و مالی از تولیدکنندگان تولید اسباب‌بازی آموزشی با همکاری بخش خصوصی (خردسالان، کودکان و نوجوانان)،
- انتشار روزنامه دیواری با موضوعات متنوع و گوناگون برای گروه‌های سنی دانش‌آموزان و تشویق دانش‌آموزانی که به این کار پاسخ مساعد می‌دهند (کودکان، نوجوانان و جوانان)،
- اجرای طرح گذربان مدرسه برای عبور ایمنی دانش‌آموزان از جاده و خیابان به ویژه در مدارس حاشیه راه،
- تولید نوار سرود و قصه با موضوعات آموزشی برای کودکان مهد کودک،
- چاپ مطالب ترافیکی در مقاطع مختلف کتاب‌های درسی با در نظر گرفتن نوع درس و یا سال تحصیلی،
- تولید CD و نرم‌افزارهای آموزشی در عرصه حمل‌ونقل و ترافیک برای گروه سنی نوجوانان و حمایت از شرکت‌هایی که به این کار مبادرت می‌ورزند،
- چاپ بروشور با معرفی محل‌های ایمن جهت عبور از خیابان،
- چاپ کتاب کار مربیان مهد کودک‌ها با موضوع آشنایی اولیه خردسالان با ایمنی عبور و مرور،
- برگزاری دوره‌های آموزشی برای مربیان مدارس در تابستان به ویژه مدارسی که در نقاط حادثه‌خیز واقع‌اند با همکاری فرماندهی پلیس راهنمایی و رانندگی،
- همکاری در تهیه مطالب برای گنجاندن مطالب ترافیکی در مجلات رشد و پیک‌های نروزی.

۷. وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی

وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی به عنوان متولی بخش پزشکی کشور در زمینه رسیدگی و درمان مصدومان تصادفات (فوریت‌های پزشکی) و ایجاد امکانات درمانی در طول راه‌های کشور نقش تعیین کننده‌ای در کاهش تلفات حمل و نقل به عهده دارد. مهمترین وظایف وزارت بهداشت درمان و آموزش پزشکی در ارتباط با آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی راهها بیشتر در بحث گروه‌های تخصصی قرار می‌گیرد، وظایف اصلی سازمان:

- آموزش فوریت‌های پزشکی و امدادی برای پرسنل امداد و نجات و اورژانس،
- آموزش کمک‌های اولیه به پلیس راهنمایی در تمامی سطوح،
- آموزش کمک‌های اولیه در زمینه حوادث جاده‌ای در مدارس و دانشگاهها،
- آموزش مدرسین و متخصصین مورد نیاز در سازمان یا نهاد مربوطه.

۸. جمعیت هلال احمر

این نهاد که موسسه‌ای خیریه و غیرانتفاعی است عهده‌دار وظایفی در بخش امداد رسانی و درمان مصدومان است که در کاهش تلفات و مرگ و میر در حوادث ناشی از حمل و نقل در راه‌های کشور اثر چشم‌گیری دارد.

وظایف اصلی سازمان در قبال آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی راهها:

- آموزش کمک‌های اولیه به رانندگان وسایل نقلیه،
- آموزش مربوط به کمک‌های اولیه در زمینه حوادث جاده‌ای در مدارس و دانشگاهها،
- آموزش مدرسین و متخصصین مورد نیاز در سازمان یا نهاد مربوطه،
- آموزش کمک‌های اولیه به پلیس راهنمایی در تمامی سطوح،

۹. سازمان صدا و سیما

سازمان صدا و سیما به دلیل گستردگی مخاطبان و توانایی بالایی اثرگذاری در افکار عمومی و تنوع شیوه‌های هنری در فرهنگ‌سازی در سطح اجتماع می‌تواند نقش بسیار

تعیین کننده‌ای را در برنامه ایمن‌سازی حمل‌ونقل در کشور داشته باشد. آگاه‌سازی مردم به قوانین و مقررات موجود، آگاه‌سازی از عواقب نادیده گرفتن قوانین و مقررات و ترویج فرهنگ احترام به قانون و به طور کلی ارتقاء سطح فرهنگ عمومی در غالب برنامه‌های مستند و آموزشی سریال، مصاحبه، برنامه‌های ویژه کودکان و نوجوانان، کلیپ‌ها و دیگر موارد نقش بسیار مؤثری در آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی راهها دارد.

صدا و سیما به عنوان نهادی فرهنگی ساز و یاری دهنده قوای سه گانه در رسیدن به اهداف تعریف شده از جمله ایمن‌سازی حمل‌ونقل نقش تعیین کننده‌ای را به عهده دارد. وظایف اصلی سازمان در قبال آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی راهها در انتهای گزارش ذکر گردیده است. اقداماتی که بایستی توسط این سازمان صورت گیرد به شرح ذیل است: وظایف مربوط به سازمان صدا و سیما:

- پخش پیام‌های رادیویی به مناسبت‌های مختلف مانند روز هوای پاک، روز حمل‌ونقل، روز جهانی کودک (رانندگان حمل‌ونقل عمومی، رانندگان شخصی)
- پخش برنامه تلویزیونی دوربین مخفی که در آن رفتارهای خلاف مقررات رانندگان نشان داده شود (رانندگان حمل‌ونقل عمومی، رانندگان شخصی)،
- تولید برنامه رادیویی جذاب "راه شب" ویژه رانندگان سرویس‌های شب رو،
- بهره‌گیری از رادیو پیام برای آموزش‌های عمومی ویژه رانندگان در تهران و شبکه‌های مشابه در استان‌ها (رانندگان حمل‌ونقل عمومی، رانندگان شخصی)،
- تهیه گزارش‌های رادیویی از یک معضل و یا یک حادثه و بررسی کارشناسی معضل مربوطه (رانندگان حمل‌ونقل عمومی، رانندگان شخصی، موتورسیکلت سواران)،
- پخش فیلم‌های آموزشی مستند در خصوص مقایسه تطبیقی حمل‌ونقل ایران و سایر کشورها،

- پخش فیلم‌های داستانی انیمیشن و کارتونی با طرح موضوعات آموزشی به شکل غیر مستقیم،
- اجرای جنگ ترافیک با حضور کودکان شامل قسمت‌های مختلف نمایش، بازی، مسابقه و... به صورت زنده یا تلویزیونی،
- تشویق فیلم‌سازان از طریق اهداء جایزه یا امکانات دیگر به منظور ترویج فرهنگ درست عبور و مرور به شکل غیر مستقیم در فیلم‌های سینمایی،
- ایجاد ارتباط با سینماگران و ارایه خدمات مشاوره‌ای رایگان به منظور جلب توجه آنها به مقوله عبور و مرور در آثارشان،
- ایجاد یک شبکه اطلاع‌رسانی ترافیک و حمل‌ونقل در رادیو با ارایه انواع اطلاعات در خصوص راهها، از جمله: شرایط اقلیمی و جوی، امکانات رفاهی حاشیه راهها، شرایط ترافیک راه، طریقه مهار بار وسیله‌نقلیه و سایر اطلاعات مفید،
- برگزاری میزگرد رادیویی با حضور کارشناسان و یا مردم و کارشناسان در برابر هم به منظور طرح مسائل و مشکلات حمل‌ونقل،
- تولید میان پرده‌های نمایشی رادیویی به صورت کوتاه که در فواصل خالی برنامه‌ها پخش گردد،
- برگزاری مسابقات تلویزیونی با موضوعات و سوالات مربوط به ایمنی حمل‌ونقل با مشارکت تهیه‌کنندگان تلویزیونی، از طریق تقبل جایزه برندگان،
- برگزاری مسابقات رادیویی با سوالاتی مربوط به فرهنگ ترافیک به صورت زنده یا ضبط استودیویی،
- ساخت سریال‌های داستانی با مشارکت صدا و سیما که در آن مقوله ایمنی ترافیک به صورت جنبی مطرح شده باشد.

۱۰. وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی

وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی نیز از جمله نهادهایی است که طبق قانون اهداف و وظایف آن به صورت غیرمستقیم می‌تواند در فرایند ایمن‌سازی حمل‌ونقل مؤثر و سهیم باشد. در میان وظایف تعریف شده برای این وزارتخانه در قانون مصوب سال ۱۳۶۵، یکی از وظایف آن می‌تواند به مقوله ایمن‌سازی مربوط باشد. در بند ۲۷ از وظایف آن آمده است که "برنامه‌ریزی فرهنگی و تبلیغی در جهت همکاری بیشتر مردم با دولت و بررسی پیرامون اثرات برنامه‌ها و فعالیت‌های دولت و ارایه آن به هیات وزیران" از جمله وظایف این وزارتخانه می‌باشد. بنابراین وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی می‌تواند در دو زمینه در ایمن‌سازی حمل‌ونقل نقش فرهنگی داشته باشد. مورد اول برنامه‌ریزی فرهنگی تبلیغی جهت همکاری بیشتر مردم در برنامه ایمنی به ویژه در زمینه رعایت قوانین و مقررات با استفاده از وسایل ارتباط جمعی است. مورد دوم نظرسنجی و بررسی سیاست‌های رایج بخش ایمنی در سطح جامعه و تعیین مقبولیت عمومی برنامه‌ها و واکنش افکار عمومی به سیاست‌های موجود و در نهایت کمک به برنامه‌ریزی مشارکتی با توجه به نظرات مردم از جمله نقشی است که این وزارتخانه می‌تواند به انجام رساند. همچنین در رابطه با تمرکز و بررسی اخبار و اطلاعات مربوط به پیشرفت برنامه‌ها و فعالیت‌های دستگاه‌های دولتی و نهادهای انقلاب اسلامی به منظور انتشار آنها نیز این وزارتخانه می‌تواند در عرصه بسترسازی ایمن‌سازی حمل‌ونقل مؤثر باشد.

وظایف این سازمان در امر آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی راهها عبارتند از:

- برنامه‌ریزی فرهنگی تبلیغی جهت همکاری بیشتر مردم در برنامه ایمنی به ویژه در زمینه رعایت قوانین و مقررات با استفاده از وسایل ارتباط جمعی
- نظرسنجی و بررسی سیاست‌های رایج بخش ایمنی در سطح جامعه و تعیین مقبولیت عمومی برنامه‌ها و واکنش افکار عمومی به سیاست‌های موجود و در نهایت کمک به برنامه‌ریزی مشارکتی با توجه به نظرات مردم

۱۱. وزارت علوم، تحقیقات و فناوری

وزارت علوم، تحقیقات و فناوری در زمینه پژوهش در ابعاد مختلف فرایند ایمن سازی می تواند مؤثر باشد، وظایف این سازمان عبارتند از:

- ایجاد و راه اندازی رشته تخصصی ایمنی حمل و نقل در دانشگاهها،
- آموزش مدرسین و متخصصین مورد نیاز در سازمان یا نهاد مربوطه.

۱۲. کمیته استانی آموزش و فرهنگ سازی ایمنی راهها

از آنجایی که میزان تصادفات در استان های مختلف کشور دارای توزیع یکسانی نمی باشد، بایستی در هر استان با توجه به شرایط و خصوصیات مربوط به آن منطقه برنامه ریزی و تمهیدات لازم صورت گیرد، حال با توجه به اهمیت موضوع آموزش و فرهنگ سازی ایمنی راهها، بایستی کمیته های استانی برنامه های حمل و نقل منطقه ای خود را به کمیته آموزش و فرهنگ سازی ایمنی راهها ارسال نمایند تا در کمیته با توجه به بودجه مصوب تصمیم گیری در خصوص برنامه ها و تمهیدات و اولویت بندی آنها صورت گیرد و جهت تصویب به کمیسیون ایمنی راههای کشور ارسال گردد.

اعضای پیشنهادی این کمیته عبارتند از:

- دفتر ایمنی و ترافیک سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای استانها،
- اداره کل فرهنگ و ترافیک معاونت راهنمایی و رانندگی ناجا در استانها،
- پلیس راه استان،
- آموزش و پرورش استان،
- ادارات صدا و سیمای استان،
- معاونت امداد و نجات استان،
- مدیر عامل جمعیت هلال احمر استان،
- نمایندگان فرمانداری ها و استانداری ها،
- صنوف.

۱۳. سایر نهادها

چنانکه اشاره شد کمتر نهاد دولتی را می‌توان یافت که به نحوی به مسئولیت ایمن‌سازی حمل‌ونقل مربوط نشود، بنابراین در یک برنامه جامع ایمنی حمل‌ونقل همه نهادها و سازمان‌های دولتی و خصوصی نقش دارند و به نحوی در دستیابی به هدف کلی سهیم هستند. در این زمینه نقش سازمان‌های غیر دولتی را نیز نباید نادیده گرفت.

جدول ۱-۴: ماتریس آموزش‌هایی که هر سازمان بایستی ارائه نماید.^۱

سازمانها	سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای	دبیرخانه کمیسیون ایمنی راهها	وزارت کشور	پلیس راهنمایی و رانندگی	وزارت آموزش و پرورش	وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی	هلال احمر	صدا و سیما	وزارت فرهنگ و ارشاد	وزارت علوم، تحقیقات و فناوری
آموزش	👤	★		👤			👤			
آموزش ایمنی ترافیک به پلیس راهنمایی و رانندگی در تمامی سطوح		★		👤			👤			
آموزش کمک‌های اولیه به پلیس راهنمایی و رانندگی در تمامی سطوح		★		👤			👤			
آموزش ممتحنان و متخصصان آموزش رانندگی	👤	★	👤	👤						
آموزش موبیان آموزشگاههای رانندگی.		★	👤	👤						
آموزش تعدادی از افراد پلیس جهت آموزش ایمنی ترافیک در مدارس		★		👤						
آموزش مساحت راهنمایی و رانندگی به رانندگان قبل از دریافت گواهینامه		★		👤						
آموزش کمک‌های اولیه به رانندگان وسایل نقلیه	👤	★		👤			👤			
آموزش مربوط به کنترل فنی وسایل نقلیه به رانندگان	👤	★		👤			👤			
آموزش مهندسی ایمنی راه	👤	★	👤							
آموزش مدرستین و متخصصین مورد نیاز در سازمان یا نهاد مربوطه	👤	★								

۱. تدوین کننده دوره آموزشی سازمان مبعری دوره آموزشی سازمان پلیس راه و ارابه‌گرانش به کمیسیون سازمان همکار

جدول ۱-۴: ماتریس آموزش‌هایی که هر سازمان بایستی ارائه نماید. (ادامه)

سازمان‌ها	سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای	دیرخانه کمیسیون ایمنی راهها	وزارت کشور	پلیس راهنمایی و رانندگی	وزارت آموزش و پرورش	وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی	هلال احمر	صدا و سیما	وزارت فرهنگ و ارشاد	وزارت علوم، تحقیقات و فناوری
آموزش	آموزش فوریتهای پزشکی و امدادی برای پرسنل امداد و نجات و اورژانس	*				*				
آموزش تخصصی رانندگان حرفه‌ای حمل‌ونقل عمومی	*	*								
آموزش مربوط به ایمنی برای شرکتها و موسسات حمل‌ونقل برون شهری	*	*								
آموزش رانندگان حمل‌ونقل عمومی، رانندگان شخصی، موتورسیکلت سواران		*		*						
آموزش همگانی ایمنی راه		*								
آموزش والدین، معلمان، مربیان، مدیران و سایر عوامل اجرایی آموزش و پرورش در زمینه ایمنی راهها		*								
آموزش کمکهای اولیه در زمینه حوادث جاده‌ای در مدارس و دانشگاهها		*								
آموزش مقررات ایمنی ترافیک در مدارس				*						
آموزش عمومی جهت کارکنان سازمان توسط نهاد مربوطه.										

۱. * تدوین کننده دوره آموزشی * سازمان مجری دوره آموزشی * مسوول پیگیری و ارائه گزارش به کمیسیون * سازمان همکار

* لازم به ذکر است که ارزیابی و ارائه گواهینامه بر عهده سازمان مجری می‌باشد.

• برنامه‌ریزی جهت اقدامات آتی

با توجه به وظایف پیشنهاد شده برای هر سازمان در رابطه با آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی راهها، هر سازمان بایستی:

- ۱- وظایف محوله را به نحو احسن انجام نماید.
 - ۲- گزارش عملکرد خود را در قالب فرم شماره ۱ هر ۶ ماه یک بار به کمیته ارسال نماید.
 - ۳- پیشنهادات و برنامه‌های سازمان مربوطه در زمینه ایمنی راهها را در قالب فرم شماره ۲ که شامل کلیاتی در مورد طرح پیشنهاد شده، برنامه رمان‌بندی و هزینه انجام پروژه، مخاطبان موردنظر و ... می‌باشد را به دبیرخانه کمیته آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی راهها ارسال نماید.
 - ۴- هر سازمان موظف است تمامی اقدامات خود در زمینه آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی راهها را با این کمیته هماهنگ نماید.
- و کمیته آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی راهها بایستی:
- ۱- بر حسن اجرای مصوبات و تصمیمات اتخاذ شده در کلیه دستگاه‌های ذیربط با امر آموزش و فرهنگ‌سازی نظارت نماید.
 - ۲- گزارش ارزیابی عملکرد نهادها و دستگاه‌های ذیربط در امر آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی راهها را بررسی نظریه خود را در این خصوص بیان دارد.
 - ۳- برنامه‌های میان مدت و بلند مدت در زمینه آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی راهها را با توجه به پیشنهادات سازمان‌ها تدوین نموده و در کمیسیون ایمنی راهها با در نظر گرفتن بودجه مربوطه تصویب نماید.

فرم شماره ۲	
طرح پیشنهادی..... در خصوص آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی راهها	
۱) عنوان طرح پیشنهادی:	
۲) هدف از انجام طرح:	
۳) دستاوردهای طرح پیشنهادی:	
۴) ضرورت انجام طرح پیشنهادی:	
۵) طرح‌های مشابه انجام شده و یا در دست بررسی در رابطه با موضوع مورد نظر:	
۶) بخش تعریف کننده طرح:	
۷) سفارش دهنده طرح:	
۸) مجری اصلی طرح:	
۹) دستگاه‌های همکار:	
۱-۴	۱-۴
۲-۵	۲-۵
۱۰) مدت انجام طرح:	تاریخ شروع: تاریخ پایان:
۱۱) تخمین هزینه انجام طرح:	۱۲) نحوه تأمین:
۱۳) آیا توانایی انجام آن در سازمان وجود دارد. <input type="checkbox"/> بلی <input type="checkbox"/> خیر	
۱۴) در صورت نیاز به انجام بخشی یا تمامی آن موارد را تشریح نمایید؟	

۱۵) استفاده کنندگان بالقوه از نتایج طرح (مخاطبان):	
مستقیم <input type="checkbox"/>	غیرمستقیم <input type="checkbox"/>
۱۶) نوع آموزش:	
۱۷) کاربردهای محصول طرح:	
برنامه‌ریزی <input type="checkbox"/>	آیین‌نامه، دستورالعمل، استاندارد <input type="checkbox"/>
سیاست‌گذاری <input type="checkbox"/>	تدوین مقررات <input type="checkbox"/>
راهنمای اجرایی <input type="checkbox"/>	
۱۸) اثرات و عواید حاصل از انجام طرح پیشنهادی:	
۱۹) شرح مختصری از طرح پیشنهادی:	
۲۰) فعالیت‌های پیشنهادی به همراه برنامه زمان‌بندی انجام طرح:	

پیوست ۷

مصوبه جلسه سی و دوم کمیسیون
ایمنی راهها - اقدامات مورد
نظر جهت ارتقاء ایمنی راههای
روستایی



وزارت راه و شهرسازی
وزیر

بسمت:

شماره:
تاریخ:
پیوست:

- سردار مرتضی مؤمنی - رئیس محترم پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا
- جناب آقای دکتر الهادی زاهدی - معاون محترم وزیر و رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جادهای
- جناب آقای مهندس ارشادمنش - معاون محترم هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور
- جناب آقای دکتر امامی رفیعی - معاون محترم سلامت وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی
- جناب آقای مهندس رحمتی - معاون محترم نظارت راهبردی معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی
- جناب آقای دکتر غفاری - سرپرست محترم معاونت آموزش و توانوری وزارت آموزش و پرورش
- جناب آقای مهندس بوزگوری - رئیس محترم مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران
- جناب آقای مهندس ظهوری قو - مدیر عامل محترم شرکت ارتباطات زیرساخت وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات
- جناب آقای دکتر خاتمی - رئیس محترم جمعیت هلال احمر کشور
- جناب آقای دکتر فرشیداف ماهریان - رئیس محترم بسمه مرکزی ایران

سلام علیکم!

پرو مصوبه جلسه سی و نهم کمیسیون ایمنی راههای کشور مورخ ۱۳۸۷-۰۷۲۲ به پیوست اقدامات مورد نظر جهت ارتقاء ایمنی راههای روستایی جهت اجراء ابلاغ می‌گردد. خواهشمند است کلیه دستگاههای ذیربط ضمن اهتمام بر تحقق اهداف موردنظر و انجام اقدامات تعیین شده بطور سالیانه گزارش اقدامات خود را به کمیسیون ارسال نمایند.

حمید بهبهانی
وزیر راه و شهرسازی و رئیس کمیسیون ایمنی راهها

۹/۱۱۹۱۸۲
۱۳۸۸/۹/۲۹

رونوشت:

- جناب سرهنگ اسماعیل، فرماندهی محترم پلیس راه کشور
- جناب آقای دکتر استعدیاری، رئیس محترم سازمان اسناد و کتابخانه ملی جمهوری اسلامی ایران
- جناب آقای دکتر مصومی، رئیس محترم مرکز مدیریت حوادث و فوریتهای پزشکی
- جناب آقای دکتر علیدی، رئیس محترم سازمان پزشکی قانونی کشور
- جناب آقای دکتر اسدی، معاون محترم برنامه‌ریزی و اقتصاد حمل و نقل (درخصوص بند ۱۲ مصوبات)
- جناب آقای دکتر یحیی، مدیر کل محترم خدمات راهی سازمان سنا و سینا
- جناب آقای دکتر توفیق، مشاور محترم اقتصادی دانشگاه تهران
- دبیرخانه کمیسیون ایمنی راههای کشور

شماره :
تاریخ :
پیوست :


وزارت راه و ترابری
معاونت آموزش، تحقیقات و فناوری
دیریندگی و ایمنی راههای کشور

بسمه تعالی
مصوبه کمیسیون ایمنی راهها - جلسه سی و دوم

به منظور ارتقای ایمنی راههای روستایی در جلسه سی و دوم کمیسیون ایمنی راهها مقرر گردید:

- ۱- ۳۷۰۰۰ کیلومتر از راههای پرتردد روستایی در برنامه کوتاه مدت ایمن‌سازی وزارت راه و ترابری در اولویت قرار گیرد (با اولویت اقدامات کم هزینه).
- ۲- ضوابط الحاقی آیین‌نامه ایمنی در مورد راههای روستایی توسط وزارت راه و ترابری تهیه و به تأیید شورای عالی فنی امور زیر بنایی حمل و نقل برسد.
- ۳- دستورالعمل اجرایی اقدامات کم هزینه و مؤثر ایمن‌سازی راههای روستایی توسط وزارت راه و ترابری تهیه و ابلاغ گردد.
- ۴- مطالعه و بررسی روش‌های کنترل و اعمال مقررات ترافیکی، ارتقاء مهارتهای رانندگی و انجام اقدامات فنی برای راههای با ترافیک سبک با همکاری وزارت راه و ترابری و پلیس راه کشور و سایر دستگاههای ذیربط صورت گیرد.
- ۵- هماهنگی لازم برای نظارت بیشتر پلیس راه ناجا بر راههای پرتردد روستایی صورت گرفته و در مرحله اول ۱۰۰۰۰ کیلومتر تحت پوشش برنامه‌های ویژه کنترل تردد قرار گیرد.
- ۶- معاونت روستایی در پلیس راه کشور ایجاد و ساختار اداری و امکانات مناسب برای ارتقاء ایمنی و کنترل تردد در راههای روستایی تأمین گردد.
- ۷- به منظور جلوگیری از تردد خودروهای فاقد معاینه فنی به ویژه سرویسهای حمل و نقل عمومی در محورهای روستایی هماهنگی لازم بین بخشدارها، پلیس راه ناجا و سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای صورت گیرد.

- ۸- آموزش‌های ترافیکی و تبلیغات خاص برای ایمنی تردد در راههای روستایی با همکاری پلیس راهور ناجا، وزارت آموزش و پرورش، سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، جمعیت هلال احمر و سازمان صدا و سیما و بخش‌داریها تدارک و اجرا گردد.
- ۹- فرآیند و ساز و کار امدادرسانی مناسب به مجروحین و مصدومین تصادفات در محورهای روستایی توسط وزارت راه و ترابری، پلیس راه، وزارت بهداشت و درمان (شبکه بهداشتی و درمانی روستایی)، جمعیت هلال احمر، مرکز فوریت‌های پزشکی کشور و وزارت ارتباطات و فن آوری اطلاعات تدوین و به واحدهای استانی ابلاغ گردد.
- ۱۰- وزارت کشور زمینه لازم را برای همکاری بیشتر فرمانداریها و بخش‌داریها و مشارکت دهیاریها و شوراهای اسلامی روستاها با دستگاههای ذیربط در ارتقاء ایمنی و اجراء این مصوبه به عمل آورد.
- ۱۱- پلیس راه ناجا و پزشکی قانونی کشور با همکاری دستگاههای ذیربط گزارش‌های آماری ویژه در خصوص خسارات، تلفات، مجروحین و موقیعت تصادفات در محورهای روستایی را تهیه و ارایه نمایند.
- ۱۲- منابع اعتباری لازم توسط دستگاههای ذیربط در قانون بودجه و برنامه پنجم پیش‌بینی گردیده و پیگیری لازم توسط معاونت برنامه‌ریزی و اقتصاد حمل‌ونقل وزارت راه و ترابری از معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی ریاست جمهوری صورت پذیرد.

پیوست ۸

مجموعه مطالعات، پژوهش‌ها و
انتشارات وزارت راه و ترابری
(در زمینه ایمنی)

ردیف	نام پروژه
۱	ضوابط نوشتاری تابلوهای اطلاعاتی راههای ایران
۲	طرح جامع ایمنی حمل و نقل جاده‌ای
۳	تدوین آیین‌نامه نحوه بارگیری حمل و مهار ایمن بار و وسایل نقلیه جاده‌ای
۴	بررسی فنی اقتصادی استفاده از انواع جانپناه‌ها
۵	آیین‌نامه کاربری ارضی اطراف حریم راهها و راه‌آهن
۶	بررسی رنگ‌های ترافیکی و تهیه دستورالعمل طراحی و اجرا
۷	تدوین روش‌های ثبت تصادفات و شناسایی نقاط تصادف‌خیز
۸	مطالعه، تهیه دستورالعمل و پیاده‌سازی بازرسی ایمنی راه در کشور
۹	دستورالعمل ایمنی در کاهش تصادفات عابران پیاده و ارائه راهکارهای مربوطه
۱۰	ضوابط فعالیت مراکز امداد رسانی فنی خودرو در راههای کشور
۱۱	دستورالعمل ایمن‌سازی ایستگاههای راه‌آهن
۱۲	دستورالعمل تعمیر و نگهداری علائم و تجهیزات ایمنی راه
۱۳	دستورالعمل مدیریت سرعت در راههای کشور
۱۴	دستورالعمل سامان‌دهی، ایمن‌سازی و کنترل دسترسی‌ها برای انواع راههای برون‌شهری و محل‌های تجمع فعالیت
۱۵	دستورالعمل نحوه ایمن‌سازی گلوگاههای راه
۱۶	دستورالعمل اجرایی ایمن‌سازی مدارس حاشیه راهها
۱۷	دستورالعمل بارگیری باربندی و نگهداری ایمن کالا در راه‌آهن
۱۸	برآورد هزینه تصادفات ترافیکی راههای ایران و ارائه نرم‌افزار مربوطه
۱۹	تهیه دستورالعمل طراحی و اجرای علائم برجسته راه
۲۰	طراحی و تدوین دوره‌های آموزشی ایمنی راه مورد استفاده رانندگان جاده‌ای مدیران کارکنان و مؤسسات حمل و نقل
۲۱	اصلاح و تکمیل دستورالعمل شماره‌گذاری راههای کشور
۲۲	آیین‌نامه اجرایی کنترل ساعت کار مجاز رانندگان در حمل و نقل باری کشور
۲۳	شیوه‌های طراحی و کاربرد حفاظها و ضربه‌گیرهای ایمنی
۲۴	آیین‌نامه راههای ایران
۲۵	دستورالعمل ایمن‌سازی پایه علائم

ردیف	نام پروژه
۲۶	مطالعه و ارزیابی ایمن‌سازی راه با استفاده از روش‌های کم هزینه مهندسی و کاربرد فناوری‌های مناسب ایران
۲۷	بررسی اپیدمیولوژیک قربانیان ناشی از رانندگی ایران در سال ۸۳ (کل کشور به غیر از استان تهران)
۲۸	دستورالعمل ایمن‌سازی ترافیکی پل‌ها راه
۲۹	دستورالعمل ایمن‌سازی تونل‌های راه آهن
۳۰	تدوین راهنمای جزئیات طرح خط کشی در راهها
۳۱	دستورالعمل مدیریت صحنه تصادف
۳۲	تدوین دستورالعمل اجرای حصارهای حاشیه راهها
۳۳	کالیبراسیون مدل محدودیت منطقه‌ای سرعت در شبکه راهها (مطالعه موردی)
۳۴	اصلاح فرمولاسیون رنگ ترافیکی گرم راهها
۳۵	تعیین نوع و میزان جریمه‌های (ریالی، غیرریالی) تخلفات ترافیکی با رویکرد افزایش اثر بازدارندگی
۳۶	بازنگری و اصلاح دستورالعمل ایمن‌سازی گذرگاههای ریلی
۳۷	راهنمای مکانیابی، طراحی و اجرای سیستم روشنایی راهها
۳۸	بازنگری آیین‌نامه ایمنی راهها (نشریه ۳-۲۶۷)
۳۹	ارائه الگوریتم تخصصی بهینه منابع در پروژه‌های ایمن‌سازی راه و ارائه نرم‌افزار مربوطه
۴۰	برآورد هزینه تصادفات (درون‌شهری و برون‌شهری) در راههای ایران
۴۱	برنامه‌ریزی ارزش به منظور تعیین ارتقاع مناسب خط پروژه
۴۲	مقایسه میدانی عملکرد ۵ فونت پیشنهادی برای تابلوهای اطلاعاتی و تعیین فونت برتر
۴۳	تدوین سیستم مدیریت ایمنی خطوط راه‌آهن
۴۴	تدوین دستورالعمل ارزیابی ریسک تصادفات در راهها
۴۵	تعیین حداقل مشخصات ایمنی و رفاهی وسایل نقلیه عمومی در راههای کشور
۴۶	ارائه مدل تأثیر پارامترهای خط بر ایمنی سیر و حرکت راه‌آهن
۴۷	تدوین دستورالعمل کاهش خروج از خط در سیستم بهره‌برداری ناوگان ریلی
۴۸	بررسی اپیدمیولوژیک قربانیان ناشی از تصادفات جاده‌ای (۸۳ الی ۸۷)
۴۹	ارائه مدل جامع رفتاری رانندگان حمل‌ونقل عمومی (مسافری)
۵۰	امکان‌سنجی ایجاد و راه‌اندازی آزمایشگاه میدانی برخورد ویژه تجهیزات ایمنی راه در کشور

ردیف	نام پروژه
۵۱	ارائه مدل جامع رفتاری رانندگان حمل و نقل عمومی (باری)
۵۲	بررسی و ارائه فناوری شیارهای لرزاننده صدا دار (رامبل استریپ) در رویه های آسفالتی گرم
۵۳	امکان سنجی ایجاد و راه اندازی آزمایشگاه شبیه سازی رانندگی در کشور به منظور ارتقاء ایمنی
۵۴	تدوین روش های اجرایی مدیریت صحنه تصادف
۵۵	ممیزی ایمنی راه
۵۶	ایمنی در تونل ها
۵۷	راهنمای ممیزی ایمنی راه
۵۸	تقسیم مسؤلیت برای داشتن جاده های ایمن تر
۵۹	برنامه ملی ایمنی ترافیک کشور ترکیه
۶۰	راهنمای ممیزی سیستم مدیریت ایمنی هوایی
۶۱	مدیریت ایمنی راه
۶۲	روش های بهبود ایمنی در راه های بین شهری
۶۳	روند جاری در زمینه ایمنی تونل
۶۴	نگهداری تابلوها، خط کشی ها و سایر تجهیزات ایمنی راه
۶۵	آشنایی با مفاهیم اولیه مدیریت و مهندسی ایمنی راه
۶۶	طرح راهبردی آشتو برای ایمنی راه
۶۷	توصیه هایی برای افزایش ایمنی پیشگیرانه در تونل ها
۶۸	راهنمای ایمنی راه (پیارک)
۶۹	مدیریت ایمنی در صنعت کشتیرانی
۷۰	مدیریت ایمنی در بنادر
۷۱	راهبرد ملی ایمنی راه های ایران
۷۲	دستورالعمل مطالعات و طراحی سیستم های ایمنی، روشنایی، تهویه، کنترل و برق تونل های جاده ای
۷۳	دستورالعمل بازرسی ایمنی راه
۷۴	دستورالعمل بازدید ایمنی راه

پیوست ۹

منابع و مراجع

مراجع

- ۱- "آیین‌نامه ایمنی راههای کشور، فصل چهاردهم آموزش" وزارت راه و ترابری شرکت سهامی تولیدی تجهیزات ایمنی راهها، ۱۳۷۷.
- ۲- "طرح جامع ایمنی حمل‌ونقل جاده‌ای" - آموزش و فرهنگ‌سازی ترافیک.
- ۳- "راهنمای بین‌المللی ایمنی جاده" پروژه کمک‌های فنی منطقه‌ای *ADB*، ترجمه دفتر آمار و برنامه‌ریزی، وزارت راه و ترابری، آذر ماه ۱۳۷۵.
- ۴- گزارش "مطالعات طرح جامع آموزش ترافیک" سازمان حمل‌ونقل و ترافیک تهران، دانشگاه بین‌المللی امام خمینی، ۱۳۸۱.
- ۵- "سالنامه آماری سازمان پزشکی قانونی کشور"، ۱۳۷۹-۱۳۸۸.
- ۶- "سالنامه آماری سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای"، ۱۳۷۹-۱۳۸۸.
- ۷- "راهبرد ملی ایمنی راهها"، کمیسیون ایمنی راهها، پاییز ۱۳۸۸.
- ۸- قربانی مهران، نوری امیری محمد، "راهنمای ایمنی راه، مجمع جهانی راه- پیارک"، ترجمه، ۱۳۸۴.
- ۹- قربانی مهران، نوری امیری محمد، "راهنمای مدیریت ایمنی راه"، بانک توسعه آسیایی، ترجمه، ۱۳۸۵.

- ۱۰- صافی حمیدرضا، کدخدازاده کیاندخت، "بازنگری سهم هریک از علل وقوع تصادفات، با تأکید بر پویا بودن پدیده تصادف"، دومین همایش بین‌المللی حوادث رانندگی و جاده‌ای، دانشگاه تهران، اردیبهشت ۱۳۸۸.
- ۱۱- ناصح محمدهادی، کرمانچی جمشید، ستوده مهران، "گزارش جهانی پیشگیری از حوادث ترافیکی راهها"، سازمان جهانی بهداشت، ژنو، ۲۰۰۴، ترجمه ۱۳۸۵.
- 12- Gert Weller; Bernhard Schlag (TUD); Giovanni Gatti (Poliba); Ronald Jorna; Martijn van de Leur (Mobycon) "Human Factors in Road Design. State of the art and empirical evidence", 2006.
- 13- "A new system for recording contributory factors in road accidents", TRL, 2000.
- 14- L VOGEL, C J BESTER, "A relationship between accident types and causes", University of Stellenbosch, 2007.
- 15- Baluja Rohit, "Examining road safety through the prism of road traffic violation", IRTE, INDIA, 2007.
- 16- Ali. S. Al-Ghamdi, "ROAD ACCIDENTS IN SAUDI ARABIA: A COMPARATIVE AND ANALYTICAL STUDY", Dept. of Civil. Eng., King Saud Univ., Riyadh, Saudi Arabia, 2009.
- 17- European Transport Safety Council, Transport Safety Performance Indicators, 2001.
- 18- Ghazwan AI Haji, Towards a Road Safety Development Index (RSDI), 2005.
- 19- Draft Road Safety Goals Of Asia and the Pacific, 2007-2015.
- 20- Christhard Gelau, Review of Descriptive Variables for Evaluating Police Enforcement, May 2000.

فهرست انتشارات معاونت آموزش، تحقیقات و فناوری

عنوان	تاریخ انتشار	قیمت (ریال)
الف) گزارش‌های تخصصی		
. ممیزی ایمنی راه	تابستان ۸۲	۱۰/۰۰۰
. پیشنهادهای برای آزمایش ژئوتکتایل‌ها	پاییز ۸۲	۱۰/۰۰۰
. راهنمایهای سودمند برای طراحی و ساخت خاکریزهای راه	پاییز ۸۲	۱۰/۰۰۰
. روشها و شرایط لازم برای عملیات خاکی به منظور کاهش اثرات زیست‌محیطی پروژه‌های راه	پاییز ۸۲	۱۰/۰۰۰
. آلودگی ناشی از دی اکسید نیتروژن در تونل‌های راه	پاییز ۸۲	۱۰/۰۰۰
. ایمنی در تونلها	بهار ۸۳	۱۰/۰۰۰
. مدیریت ترافیک و کیفیت سرویس	بهار ۸۳	۱۰/۰۰۰
. بهینه‌سازی شبکه‌های موجود بین شهری	بهار ۸۳	۱۰/۰۰۰
. بیست و دومین همایش جهانی راه پیارک	بهار ۸۳	۱۰/۰۰۰
. یارانه‌ها هزینه‌ها و منافع اجتماعی حمل‌ونقل عمومی	بهار ۸۳	۱۰/۰۰۰
. برنامه‌ریزی و بودجه در شبکه راهها	بهار ۸۳	۱۰/۰۰۰
. روشهای مشارکت همگانی در توسعه پروژه راه	بهار ۸۳	۱۰/۰۰۰
. قیمت‌های بین‌المللی سوخت (بنزین و گازوییل)	بهار ۸۳	۱۱/۰۰۰
. سیاست حمل‌ونقل اروپایی تا سال ۲۰۱۰	بهار ۸۳	۱۱/۰۰۰
. مبانی تحلیل اقتصادی	بهار ۸۳	۱۰/۰۰۰
. گزارش سالانه ژوئیه ۲۰۰۳ GRSP	بهار ۸۳	۱۰/۰۰۰
. راهنمای ممیزی ایمنی راه	بهار ۸۳	۱۰/۰۰۰
. راهنمای فیلم‌های IRF	تابستان ۸۳	۱۰/۰۰۰
. انتخاب مصالح و طراحی روسازیهای انعطاف‌پذیر برای آمدوشد و شرایط آب‌وهوایی سخت	تابستان ۸۳	۱۶/۰۰۰
. راه‌های دسترسی به مناطق برون‌شهری	تابستان ۸۳	۱۰/۰۰۰
. روشهای ساده نگهداری راه	تابستان ۸۳	۱۱/۰۰۰
. تجهیزات اتوماتیک بررسی ترک خوردگی روسازی راه	تابستان ۸۳	۱۰/۰۰۰
. ارتقاء و بهبود عملکرد داخلی راهها	پاییز ۸۳	۱۰/۰۰۰
. تأمین مالی و ارزیابی اقتصادی	پاییز ۸۳	۱۰/۰۰۰
. بهبود تأمین منابع مالی و مدیریت نگهداری راه	پاییز ۸۳	۱۰/۰۰۰
. بازیافت روسازیهای انعطاف‌پذیر موجود	پاییز ۸۳	۱۰/۰۰۰
. حمل‌ونقل هوشمند	پاییز ۸۳	۱۰/۰۰۰
. محیط زیست و پروژه‌های راهسازی	پاییز ۸۳	۱۰/۰۰۰
. تقسیم مسؤلیت برای داشتن جاده‌های ایمن تر	پاییز ۸۳	۱۰/۰۰۰

۱۰/۰۰۰	۸۳	زمستان	فرآیند تصمیم‌گیری در اعمال سیاست‌های پایدار حمل‌ونقل جاده‌ای
۱۰/۰۰۰	۸۳	زمستان	. کیفیت خدمات جاده‌ای
۱۰/۰۰۰	۸۳	زمستان	. روشهایی برای ارزیابی خطر وقوع زمین لغزه‌ها
۱۰/۰۰۰	۸۳	زمستان	. روشهای ارزیابی اقتصادی برای پروژه‌های راه در کشورهای عضو پیارک
۱۰/۰۰۰	۸۳	زمستان	. راهنمای ارزیابی سیستم‌های نگهدارنده خاک
۱۰/۰۰۰	۸۴	بهار	. آشنایی با مفاهیم مدیریت روسازی
			. راهنمای انعقاد قرارداد، نحوه انتخاب و مدیریت مشاوران در
۱۰/۰۰۰	۸۴	بهار	فعالیت‌های مهندسی پیش از ساخت
۱۰/۰۰۰	۸۴	بهار	. تضمین کیفیت در عملیات خاکی
۱۰/۰۰۰	۸۴	بهار	. رویه‌های بتنی مسلح پیوسته
۱۰/۰۰۰	۸۴	بهار	. طبقه‌بندی تونل‌ها، دستورالعمل‌ها، تجربیات موجود و پیشنهادات
۱۰/۰۰۰	۸۴	بهار	. نقش مدل‌های اقتصادی و اجتماعی - اقتصادی در مدیریت راه
۱۰/۰۰۰	۸۴	تابستان	. پیشرفت مدیریت و تأمین بودجه نگهداری راه‌ها در افریقا
۱۰/۰۰۰	۸۴	تابستان	. حمل‌ونقل ترکیبی، اقداماتی جهت تشویق به استفاده از حمل‌ونقل عمومی
۱۱/۰۰۰	۸۴	پاییز	. برنامه ملی ایمنی ترافیک کشور ترکیه
۱۷/۰۰۰	۸۴	پاییز	. بررسی توسعه حمل‌ونقل در منطقه اسکاپ در سال ۲۰۰۳، آسیا و اقیانوسیه
۱۰/۰۰۰	۸۴	زمستان	. تبادل فناوری و توسعه
۱۰/۰۰۰	۸۴	زمستان	. راه‌های دارای رویه بتنی
۱۰/۰۰۰	۸۴	زمستان	. تجدید ساختار بخش راه
۱۰/۰۰۰	۸۴	زمستان	. حمل‌ونقل کالا
۱۰/۰۰۰	۸۴	زمستان	. گزارش سالانه ژوئن ۲۰۰۴ <i>GRSP</i>
۱۰/۰۰۰	۸۴	زمستان	. تراکم ترافیک در آزادراه‌ها و بزرگراه‌ها
			. بکارگیری مصالح حاصل از بازیافت رویه‌های آسفالتی و بتن خرد شده
۱۰/۰۰۰	۸۴	زمستان	در خاکریز
۱۰/۰۰۰	۸۴	زمستان	. کاربرد بتن غلتکی در راهسازی
۱۰/۰۰۰	۸۴	زمستان	. راهنمای تأمین روشنایی راه‌ها
۱۰/۰۰۰	۸۴	زمستان	. راهسازی در نواحی بیابانی
۱۰/۰۰۰	۸۵	بهار	۵۵. مدیریت عملکرد پلها
۱۲/۰۰۰	۸۵	بهار	۵۶. سیستم مدیریت ایمنی در صنعت حمل‌ونقل ریلی
۱۰/۰۰۰	۸۵	بهار	۵۷. راهنمای ممیزی سیستم مدیریت ایمنی هوایی
۱۰/۰۰۰	۸۵	بهار	۵۸. توسعه ابزارهای سنجش عملکرد
۳۰/۰۰۰	۸۵	تابستان	۵۹. نگهداری نواحی کنار راه و زهکشی (جلد اول)
۳۰/۰۰۰	۸۵	تابستان	۶۰. تعمیر و نگهداری راه‌های شوسه (جلد دوم)
۲۵/۰۰۰	۸۵	تابستان	۶۱. تعمیر و نگهداری راه‌های دارای رویه آسفالتی (جلد سوم)
۱۵/۰۰۰	۸۵	تابستان	۶۲. نگهداری سازه‌ها و ادوات کنترل ترافیک (جلد چهارم)

۱۰/۰۰۰	۸۵	تابستان	۶۳. فناوری و اقدامات ابتکاری کنترل ترافیک در اروپا
۱۰/۰۰۰	۸۵	تابستان	۶۴. معرفی سیستم مدیریت ریسک
۱۲/۰۰۰	۸۵	تابستان	۶۵. تعمیر و مقاوم‌سازی زیرسازه پل‌ها
۲۰/۰۰۰	۸۵	پاییز	۶۶. الگوی مناسب برای بهره‌برداری و نگهداری تونل‌های جاده‌ای
۲۶/۰۰۰	۸۵	پاییز	۶۷. مدیریت ایمنی راه
۱۰/۰۰۰	۸۵	پاییز	۶۸. مطالعه‌ای بر مدیریت ریسک در راه‌ها
			۶۹. گزارش جهانی در خصوص پیشگیری از صدمات ناشی از تصادفات جاده‌ای
۱۰/۰۰۰	۸۵	پاییز	۷۰. ارزیابی و تأمین بودجه نگهداری راه در کشورهای عضو پیارک
۱۰/۰۰۰	۸۵	پاییز	۷۱. حفاظت کاتدی عرشه پلها
۱۰/۰۰۰	۸۵	پاییز	۷۲. روش‌های بهبود ایمنی در راه‌های بین‌شهری
۱۰/۰۰۰	۸۵	زمستان	۷۳. اندوذهای آب‌بندی آسفالت
۱۰/۰۰۰	۸۵	زمستان	۷۴. مخلوط‌های آسفالتی با مقاومت بالا در برابر شیارشدگی
۱۰/۰۰۰	۸۵	زمستان	۷۵. مروری بر مدیریت دارایی در راه‌ها
۱۰/۰۰۰	۸۵	زمستان	۷۶. مدیریت راه
۱۰/۰۰۰	۸۵	زمستان	۷۷. بزرگراه آسیایی و توسعه
۱۰/۰۰۰	۸۶	بهار	۷۸. راه‌های با روسازی انعطاف‌پذیر
۱۰/۰۰۰	۸۶	بهار	۷۹. سیستم‌های مدیریت سوانح رانندگی مورد استفاده در تونل‌ها
۱۰/۰۰۰	۸۶	بهار	۸۰. نقش و جایگاه اداره راه
۱۰/۰۰۰	۸۶	بهار	۸۱. آسفالت متخلخل
۱۲/۰۰۰	۸۶	تابستان	۸۲. مطالعه تطبیقی فعالیت‌های مدیریت پل
۱۰/۰۰۰	۸۶	تابستان	۸۳. روکش سطحی راه
۱۴/۰۰۰	۸۶	تابستان	۸۴. بودجه و عملیات نگهداری راه (یک دیدگاه آسیایی)
۱۰/۰۰۰	۸۶	تابستان	۸۵. رویکرد چندوجهی برای سیستم حمل‌ونقل
۱۰/۰۰۰	۸۶	پاییز	۸۶. راهنمای انتخاب و انجام آزمایش‌های فرآورده‌های خط‌کشی راه
۱۰/۰۰۰	۸۶	پاییز	۸۷. محدودیتهای وزن و ابعاد وسایل نقلیه- تجارب و روندها
			۸۸. آزمون بین‌المللی هماهنگ‌سازی اندازه‌گیری پروفیل طولی و عرضی راه و گزارش آنها
۱۲/۰۰۰	۸۶	پاییز	۸۹. راهنمای سیستم‌های حمل‌ونقل هوشمند- ویراست دوم
۶۰/۰۰۰	۸۶	زمستان	۹۰. دستیابی به کیفیت در عملیات راهسازی
۱۰/۰۰۰	۸۷	بهار	۹۱. نکاتی در خصوص راه‌های برون‌شهری
۱۰/۰۰۰	۸۷	بهار	۹۲. روند جاری در زمینه ایمنی تونل
۱۹/۰۰۰	۸۸	بهار	۹۳. نگهداری تابلوها، خط‌کشی‌ها و سایر تجهیزات ایمنی راه
۱۰/۰۰۰	۸۸	بهار	۹۴. آشنایی با مفاهیم اولیه مدیریت و مهندسی ایمنی راه
۲۰/۰۰۰	۸۸	بهار	۹۵. سیستم‌های حمل‌ونقل هوشمند (ITS) در کشورهای در حال توسعه
۴۸/۰۰۰	۸۸	بهار	

۲۳/۰۰۰	۸۸	بهار	۹۷. مدیریت و ارزیابی پل‌های پس‌کشیده بتنی
۲۰/۰۰۰	۸۸	تابستان	۹۷. انواع سازه‌ای منتخب برای پل‌های جدید
۲۶/۰۰۰	۸۸	تابستان	۹۸. راهنمای بازرسی و مرمت آبگذر
۲۰/۰۰۰	۸۸	تابستان	۹۹. چارچوب مفهومی شاخص‌های عملکردی برای بخش راه
۲۲/۰۰۰	۸۸	تابستان	۱۰۰. طرح راهبردی آشتو برای ایمنی راه
۲۸/۰۰۰	۸۸	تابستان	۱۰۱. توصیه‌هایی برای افزایش ایمنی پیشگیرانه در تونل‌ها
۴۰/۰۰۰	۸۸	تابستان	۱۰۲. روسازی‌های نیمه صلب
۱۶/۰۰۰	۸۹	پاییز	۱۰۳. راهنمای ارزیابی و کاهش سروصدای ناشی از ترافیک
۱۵/۰۰۰	۸۹	پاییز	۱۰۴. طراحی مقطع عرضی تونل‌های دو طرفه

ب) کتب

۱۲۵/۰۰۰	۸۴	پاییز	۱. راهنمای ایمنی راه (پیارک)
۷۵/۰۰۰	۸۵	پاییز	۲. مدیریت پل
۲۰/۰۰۰	۸۶	زمستان	۳. روش‌های طراحی و اجرای آسفالت‌های حفاظتی
۱۹/۰۰۰	۸۶	زمستان	۴. تحلیل تصادفات و شناسایی و اصلاح نقاط پرتصادف
۲۲/۰۰۰	۸۷	تابستان	۵. مدیریت ایمنی در صنعت کشتیرانی
—	۸۷	تابستان	۶. مجموعه قوانین و مقررات حفظ حریم راه‌ها
۴۸/۰۰۰	۸۷	پاییز	۷. مهندسی ارزش و چالش‌های عظیم بشر در قرن بیست‌ویکم
—	۸۷	تابستان	۸. مدیریت ایمنی در بنادر
۱۲۵/۰۰۰	۸۸	تابستان	۹. فرهنگ اصطلاحات مهندسی راه، ترافیک و حمل‌ونقل
۲۵/۰۰۰	۸۹	بهار	۱۰. راهبرد ملی ایمنی راه‌های ایران
۱۵/۰۰۰	۸۹	تابستان	۱۱. ایجاد فناوری حمل‌ونقل، راهکارها، نیازها و چالش‌های پیشرو
۲۰/۰۰۰	۸۹	پاییز	۱۲. طرح راهبردی سیستم‌های حمل‌ونقل هوشمند
۲۰/۰۰۰	۸۹	زمستان	۱۳. مهندسی برون‌سپاری در حمل‌ونقل
۳۵/۰۰۰	۹۰	بهار	۱۴. سیمای ایمنی راه‌ها

ج) لوح فشرده

			. نشریات <i>Austroroads</i> (شامل ۱۸۶ عنوان از نشریات وزارت راه استرالیا و نیوزلند در موضوعات مختلف بصورت فایل <i>pdf</i>)
۳۴/۵۰۰	۸۳	پاییز	. فیلم‌های آموزشی راه <i>IRF</i> (شامل ۱۰۷ فیلم در ۴۲ لوح فشرده)
۳۴/۵۰۰ (قیمت واحد)	۸۳	زمستان	. نشریات <i>SWOV</i> (شامل ۱۳۸ عنوان از نشریات <i>DRI, VTI, SWOV</i>)
۳۴/۵۰۰	۸۴	بهار	<i>NCHRP</i> در موضوعات مختلف بصورت فایل <i>pdf</i>)

فهرست انتشارات پژوهشکده حمل و نقل

قیمت (ریال)	تاریخ انتشار	عنوان	
<i>الف) پروژه‌های تحقیقاتی</i>			
۱۱/۰۰۰	۸۳	بهار	. کاربرد آب و مصالح محلی چابهار برای ساخت بلوک‌های ساختمانی
۱۳/۰۰۰	۸۳	بهار	. شیوه‌های طراحی و کاربرد حفاظ‌ها و ضربه‌گیرهای ایمنی در راهها
۱۴/۰۰۰	۸۳	بهار	. ضوابط طراحی و اجرای روسازی راه‌آهن بدون بالاست
۲۷/۰۰۰	۸۳	بهار	. بررسی و مقایسه فنی و اقتصادی رویه‌های بتنی و آسفالتی
۱۶/۰۰۰	۸۳	زمستان	. بررسی مسائل کمی و کیفی مصرف قیر در راههای کشور
۱۱/۰۰۰	۸۴	بهار	. ضوابط طراحی و اجرای آسفالت ماستیک
۱۱/۰۰۰	۸۴	بهار	. راهنمای طراحی و ایمن‌سازی پایه علائم راه
			. بررسی عوامل مؤثر در ارزیابی و توجیه فنی و اقتصادی، اجتماعی و زیست محیطی پروژه‌های راه و راه‌آهن
۲۴/۰۰۰	۸۴	تابستان	. راهنمای طراحی و اجرای سیستم زهکشی آب‌های سطحی و زیرسطحی راه، راه‌آهن و فرودگاه (و نقشه‌های اجرایی)
۲۳/۰۰۰	۸۴	تابستان	. روش‌های جدید طرح مخلوط‌های آسفالتی بر اساس عملکرد و پیشنهاد روش مناسب برای کشور
۱۳/۰۰۰	۸۴	تابستان	. راهنمای تثبیت لایه‌های خاکریز و روسازی راهها
۱۸/۰۰۰	۸۴	تابستان	. تسلیح خاکریز و بستر راهها با استفاده از ژئوگرید
۱۴/۰۰۰	۸۴	تابستان	. سیستم‌های هوشمند حمل و نقل ریلی
۲۰/۰۰۰	۸۴	پاییز	. ظرفیت باربری محوری شمع‌ها
۱۷/۰۰۰	۸۴	زمستان	. تثبیت شیب شیروانی خاکریزها و خاکبرداری‌ها
۱۴/۰۰۰	۸۵	بهار	. روش‌های نوین تعیین مشخصات و ارزیابی روسازی راه
۱۰/۰۰۰	۸۵	بهار	. طرح ضوابط مخلوط‌های آسفالتی برای مناطق گرمسیر، سردسیر و شیب‌های تند جاده‌ها
۱۰/۰۰۰	۸۵	بهار	. روش‌های بازیافت سرد و گرم آسفالت و امکان‌سنجی اقتصادی آن در ایران
۱۵/۰۰۰	۸۵	بهار	. ارائه روش‌های ساماندهی فعالیت عوارضی در آزادراههای کشور
۲۲/۰۰۰	۸۵	بهار	. کاربرد پلیمر در بهبود خواص قیرها و مخلوط‌های آسفالتی
۱۷/۰۰۰	۸۵	بهار	. آشنایی با جداسازهای لرزه‌ای و تأثیر آنها بر عملکرد پلها
۲۵/۰۰۰	۸۵	زمستان	. آب و هوا و ایمنی جاده‌ها
۲۵/۰۰۰	۸۵	زمستان	. روش‌های ثبت تصادفات و شناسایی نقاط پرتصادف
۳۵/۰۰۰	۸۶	بهار	

۲۰/۰۰۰	۸۶	بهار	. ساعت کار مجاز رانندگان حمل و نقل باری
۲۰/۰۰۰	۸۶	بهار	. کاربرد CBR غیراشباع در طراحی روسازی
۴۰/۰۰۰	۸۶	تابستان	. سیستم‌های کنترل هوشمند تونل
۲۰/۰۰۰	۸۶	تابستان	. راهنمای ایمن‌سازی گلوگاه‌های راه
۴۵/۰۰۰	۸۶	تابستان	. راهنمای ایمن‌سازی مدارس حاشیه راهها
۱۵/۰۰۰	۸۶	تابستان	. معیارهای طراحی پل‌های خمیده فلزی
۲۶/۰۰۰	۸۶	پاییز	. اثر روش تراکم بر میزان قیر بهینه در طرح اختلاط بتن آسفالتی
۴۰/۰۰۰	۸۶	پاییز	. کاربرد ژئوستتیک‌ها در روکش‌های آسفالتی جهت کنترل ترک‌های انعکاسی
۱۵/۰۰۰	۸۶	پاییز	. آزمایش‌ها و تحلیل‌های دینامیکی در طراحی و اجرای شمع‌ها
۲۰/۰۰۰	۸۶	پاییز	. معیارهای فنی طرح مخلوط‌های آسفالتی برای مناطق گرمسیر، سردسیر و شیب‌های تند جاده‌ها
۳۵/۰۰۰	۸۶	زمستان	. راهنمای بازرسی ایمنی راه (جلد اول)
۵۰/۰۰۰	۸۶	زمستان	. راهنمای بازرسی ایمنی راه (جلد دوم)
۲۷/۰۰۰	۸۶	زمستان	. راهنمای بازرسی ایمنی راه (جلد سوم)
۳۰/۰۰۰	۸۶	زمستان	. راهنمای طراحی و اجرای خط‌کشی راهها
۳۵/۰۰۰	۸۷	بهار	. بررسی نرم‌افزار تحلیل و طراحی روسازی راه و ارائه گزینه مناسب برای کشور
۲۷/۰۰۰	۸۷	بهار	. بررسی آزمایشگاهی اثر نوع دانه‌بندی و فضای خالی در بتن آسفالتی و شیار جای چرخ و قیرزدگی در راه‌های کشور
۲۷/۰۰۰	۸۷	تابستان	. جمع‌آوری و طبقه‌بندی آسیب‌های وارده به پل‌ها در زلزله‌های گذشته
۱۰/۰۰۰	۸۷	تابستان	. تعیین هدف بهسازی لرزه‌ای پل‌های راه‌آهن
۳۵/۰۰۰	۸۷	تابستان	. راهنمای طراحی دیوارهای حائل طره‌ای
۱۰/۰۰۰	۸۷	تابستان	. راهنمای بهسازی لرزه‌ای تکیه‌گاه پل‌ها
۳۵/۰۰۰	۸۷	پاییز	. راهنمای فعالیت مراکز امداد رسانی فنی خودرو در راه‌های کشور
۱۳/۰۰۰	۸۷	پاییز	. راهنمای کاربری اراضی اطراف حریم راهها و راه‌آهن
۲۰/۰۰۰	۸۷	پاییز	. مبانی روشهای طراحی و احداث تونل‌های راه و راه‌آهن در مناطق لرزه‌خیز
۳۵/۰۰۰	۸۷	پاییز	. راهنمای فعالیت مراکز امداد رسانی فنی خودرو در راه‌های کشور
۲۵/۰۰۰	۸۷	پاییز	. راهنمای بکارگیری سامانه‌های کنترل سرعت هوشمند در جاده‌ها
۴۱/۰۰۰	۸۷	زمستان	. چارچوب سیستم مدیریت روسازی راهها در ایران
۳۹۰/۰۰۰	۸۷	زمستان	. مقررات حمل و نقل هوایی
۵۵/۰۰۰	۸۷	زمستان	. الگوی بهینه قیمت‌گذاری و تخصیص یارانه سوخت در بخش حمل و نقل زمینی
۴۰/۰۰۰	۸۷	زمستان	. راهکارهای کاهش هزینه احداث زیرساختهای حمل و نقل جاده‌ای

۶۰/۰۰۰	۸۸	بهار	مبانی کاربرد تزریق در سنگ‌های درزه‌دار در تونل‌ها
۷۰/۰۰۰	۸۸	بهار	راهنمای بکارگیری سامانه نظارت تصویری در جاده‌ها ارزیابی اقتصادی انتشار اوراق مشارکت جهت تامین مالی طرح‌های عمرانی وزارت راه و ترابری
۳۵/۰۰۰	۸۸	بهار	مبانی فنی و اقتصادی روش‌های حفاری تونل‌های راه و راه‌آهن
۲۷/۰۰۰	۸۸	بهار	طراحی سیستم‌های روشنایی تونل‌های راه
۱۲/۰۰۰	۸۸	تابستان	طراحی سیستم‌های ایمنی تونل‌های راه
۱۰/۰۰۰	۸۸	تابستان	طراحی سیستم‌های کنترل و برق تونل‌های جاده‌ای
۲۰/۰۰۰	۸۸	تابستان	طراحی سیستم‌های تهویه تونل‌های راه
۶۰/۰۰۰	۸۸	تابستان	مقررات حمل و نقل جاده‌ای
۵۳۰/۰۰۰	۸۸	تابستان	هزینه تصادفات (تئوری و کاربرد)
۷۵/۰۰۰	۸۸	تابستان	مقررات حمل و نقل ریلی
۲۷۰/۰۰۰	۸۸	تابستان	مبانی نظری تحلیل پل‌های سنگی
۱۵/۰۰۰	۸۸	پاییز	بررسی علل بروز خرابی زودرس روسازی‌های آسفالتی
۳۵/۰۰۰	۸۸	پاییز	مقررات حمل و نقل دریایی
۴۱۰/۰۰۰	۸۸	پاییز	راهنمای طراحی لرزه‌های اسکله
۸۰/۰۰۰	۸۸	زمستان	بررسی روش‌های آزمایشگاهی برای کنترل ترک‌های ناشی از بارگذاری و ارائه مدل پیش‌بینی ترک‌های خستگی آسفالت روسازی راه‌های کشور
۴۲/۰۰۰	۸۸	زمستان	راهنمای جزئیات طرح خط‌کشی در راه‌های برون شهری
۲۸/۰۰۰	۸۸	زمستان	پل‌های تاریخی ایران
۶۴/۰۰۰	۸۸	زمستان	پل‌های تاریخی ایران
۸۷/۴۰۰	۸۹	بهار	هزینه‌های خارجی حمل و نقل زمینی (شناسایی و بررسی)

ج) کتب

۱۰۸/۰۰۰	۸۳	تابستان	۱. فرهنگ جامع دریایی
۳۹/۰۰۰	۸۳	تابستان	۲. برنامه‌ریزی و طراحی فرودگاه (دو جلد)
۷/۰۰۰	۸۳	تابستان	۳. فرهنگ و اصطلاحات فنی و مهندسی راه
۴۰/۰۰۰	۸۴	پاییز	۴. فرهنگ مصور دریایی (همراه با نسخه الکترونیک)
۱۰/۰۰۰	۸۶	پاییز	۵. اضمحلال راه (در کشورهای در حال توسعه)
۴۵۰/۰۰۰	۸۶	زمستان	۶. مهندسی زلزله مبانی و اصول بارگذاری لرزه‌ای (جلد اول)
—	۸۶	زمستان	۷. معرفی آثار منتشر شده معاونت آموزش، تحقیقات و فناوری و پژوهشکده حمل و نقل وزارت راه و ترابری
۵۰/۰۰۰	۸۷	بهار	۸. طرح هندسی راه‌ها و خیابان‌ها (جلد اول)
۳۰/۰۰۰	۸۸	بهار	۹. طرح هندسی راه‌ها و خیابان‌ها (جلد دوم)
۷۰/۰۰۰	۸۸	بهار	۱۰. مدیریت نوین روسازی
۴۰/۰۰۰	۸۸	تابستان	۱۱. پیام‌های استاندارد در حوادث غیرمترقبه

۴۰/۰۰۰ ۸۸ تابستان ۱۲. طرح هندسی راه‌ها و خیابان‌ها (جلد سوم)

ج) لوح فشرده

۱. آیین‌نامه ایمنی راه‌ها (مجموعه هفت جلدی منتشر شده از سوی سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی)
۴۷/۵۰۰ ۸۴ پاییز
۲. آیین‌نامه طراحی بنادر و سازه‌های دریایی ایران
۵۰/۰۰۰ ۸۴ پاییز
۳. معرفی آثار منتشر شده (معاونت آموزش، تحقیقات و فناوری و پژوهشکده حمل‌ونقل وزارت راه و ترابری)
— ۸۷ تابستان
۴. تعیین هدف بهسازی لرزه‌ای پل‌های راه‌آهن
۵۰/۰۰۰ ۸۷ زمستان
۵. راهنمای بهسازی لرزه‌ای تکیه‌گاه پل‌ها
۵۰/۰۰۰ ۸۷ زمستان

فهرست ابلاغیه‌های شورای عالی فنی امور زیربنایی حمل و نقل

عنوان	تهیه کننده	بررسی و تایید	تاریخ انتشار	قیمت
. آیین نامه نحوه بارگیری، حمل و مهار ایمن بار وسایل نقلیه باربری جاده‌ای	پژوهشکده حمل و نقل	معاونت آموزش، تحقیقات و فناوری	زمستان ۸۴	۵۰/۰۰۰
. راهنمای تهیه مشخصات فنی، جزئیات و نقشه‌ها در پل و سازه‌های راه	پژوهشکده حمل و نقل	معاونت آموزش، تحقیقات و فناوری	زمستان ۸۴	۲۶/۰۰۰
. دستورالعمل آزمایشهای استاتیکی شمعها	پژوهشکده حمل و نقل	معاونت آموزش، تحقیقات و فناوری- کمیته ابنیه شورای عالی فنی امور زیربنایی حمل و نقل	زمستان ۸۵	۲۰/۰۰۰
. دستورالعمل مطالعات و طراحی سیستمهای ایمنی، روشنایی، تهویه، کنترل و برق تونلهای جاده‌ای	پژوهشکده حمل و نقل	معاونت آموزش، تحقیقات و فناوری- کمیته ابنیه شورای عالی فنی امور زیربنایی حمل و نقل	زمستان ۸۵	۲۰/۰۰۰
. دستورالعمل تحویل موقت و قطعی راهها	پژوهشکده حمل و نقل	معاونت آموزش، تحقیقات و فناوری- کمیته نظام‌های فنی و اجرایی شورای عالی فنی امور زیربنایی حمل و نقل	زمستان ۸۵	۲۰/۰۰۰
. راهنمای طراحی و اجرای علائم برجسته راه	پژوهشکده حمل و نقل	معاونت آموزش، تحقیقات و فناوری- کمیته ایمنی شورای عالی فنی امور زیربنایی حمل و نقل	تابستان ۸۶	۳۲/۰۰۰
. دستورالعمل بازرسی ایمنی راه	پژوهشکده حمل و نقل	معاونت آموزش، تحقیقات و فناوری- کمیته ایمنی شورای عالی فنی امور زیربنایی حمل و نقل	تابستان ۸۶	۲۲/۰۰۰
. راهنمای درزگیری رویه‌های آسفالتی	پژوهشکده حمل و نقل	معاونت آموزش، تحقیقات و فناوری- کمیته زیرسازی و روسازی شورای عالی فنی امور زیربنایی حمل و نقل	تابستان ۸۶	۱۱/۰۰۰
. راهنمای لکه‌گیری رویه‌های آسفالتی	پژوهشکده حمل و نقل	معاونت آموزش، تحقیقات و فناوری- کمیته زیرسازی و روسازی شورای عالی فنی امور زیربنایی حمل و نقل	تابستان ۸۶	۱۶/۰۰۰
. دستورالعمل ارزیابی زیست محیطی طرح‌های حمل و نقل جاده‌ای	پژوهشکده حمل و نقل	معاونت آموزش، تحقیقات و فناوری- کمیته اقتصاد شورای عالی فنی امور زیربنایی حمل و نقل	زمستان ۸۶	۱۲/۰۰۰
. دستورالعمل ارزیابی زیست محیطی طرح‌های حمل و نقل ریلی	پژوهشکده حمل و نقل	معاونت آموزش، تحقیقات و فناوری- کمیته اقتصاد شورای عالی فنی امور زیربنایی حمل و نقل	زمستان ۸۶	۱۲/۰۰۰
. راهنمای بکارگیری سامانه‌های هوشمند کنترل سرعت در جاده‌ها	پژوهشکده حمل و نقل	معاونت آموزش، تحقیقات و فناوری- شورای عالی فنی امور زیربنایی حمل و نقل	بهار ۸۷	۲۷/۰۰۰
. راهنمای بکارگیری سامانه‌های نظارت تصویری در جاده‌ها هماهنگ با سایر اجزای ITS	پژوهشکده حمل و نقل	معاونت آموزش، تحقیقات و فناوری- شورای عالی فنی امور زیربنایی حمل و نقل	بهار ۸۷	۱۹/۰۰۰

عنوان	تهیه کننده	بررسی و تایید	تاریخ انتشار	قیمت
. راهنمای فهرست مطالب مطالعات پلها	دفتر مطالعات فناوری و ایمنی	معاونت آموزش، تحقیقات و فناوری- کمیته ابنیه شورایعالی فنی امور زیربنایی حمل و نقل	تابستان ۸۸	۲۲/۰۰۰
. دستورالعمل بازدید ایمنی راه	دفتر مطالعات فناوری و ایمنی	معاونت آموزش، تحقیقات و فناوری- کمیته ایمنی شورایعالی فنی امور زیربنایی حمل و نقل	تابستان ۸۹	۲۲/۰۰۰
. اولویت های توسعه فنی در امور زیرساختهای جاده ای	دفتر مطالعات فناوری و ایمنی	معاونت آموزش، تحقیقات و فناوری- شورایعالی فنی امور زیربنایی حمل و نقل	تابستان ۸۹	۱۰/۰۰۰

Ferdowsi University
Techno - Economic Road Safety Research Center

Techno - Economic Road Safety Research Center
ferdowsi university of mashhad

مرکز تحقیقات فنی و
اقتصادی ایمنی جاده‌ای
دانشگاه فردوسی مشهد

Techno - Economic Road Safety Research Center

Ferdowsi University of Mashhad





مساله ایمنی ترافیک مساله ای بین المللی است و با بیش از ۵۰۰ میلیون وسیله نقلیه فعال در روی کره خاکی ، هر سال بیش از یک میلیون نفر در سوانح ترافیکی جان سپرده و در حدود ۵۰ میلیون نفر نیز مجروح می شوند. لازم به یادآوری است که در ایران در سال ۱۳۸۳ هزینه تصادفات ترافیکی کشور (مجموع درون شهری و برون شهری) در حدود ۸۰۰۰۰ میلیارد ریال بوده است که ارزشی بالغ بر حدود ۷ درصد تولید ناخالص ملی کشور داشته و بالاترین شاخصی است که در کل کشورهای جهان گزارش شده است. بدین جهت ، نیاز به فراهم آوردن بستری جهت به کارگیری دانش نوین و پتانسیل های علمی و دانشگاهی در راستای انجام مطالعات تخصصی و حرفه ای در زمینه حوادث جاده ای و ارائه دستورالعمل های لازم به شدت احساس می شود.

با این نیت، و به منظور تحقق بخشی از وظایف پژوهشی وزارت راه ترابری و ارائه خدمات پژوهشی، آموزشی و مشاوره ای به کلیه دستگاه های اجرایی (اعم از دولتی و غیردولتی) اقدام به تاسیس مرکز تحقیقات فنی و اقتصادی ایمنی جاده ای (مرکز تحقیقاتی نوع ۳) در دانشگاه فردوسی مشهد به عمل آمد. تاسیس و شکل گیری این مرکز در راستای اهداف و برنامه های وزارت راه و ترابری و مطابق با معیارهای برنامه چهارم توسعه، بارویکرد ایجاد کانونی تخصصی جهت ارائه خدمات مزبور صورت می پذیرد و درنکاهی کلی اهداف زیر را در پیش روی خود دارد:



- ارائه دستورالعمل ها و راهبردهایی جهت هماهنگ کردن برنامه های وسیع ایمن سازی در کلیه دستگاه های اجرایی ذیربط (شامل وزارت راه ترابری، نیروی انتظامی، وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی، رسانه های گروهی و غیره)
- ارتقای دانش و کیفیت مدیریت ایمنی در کلیه سطوح تصمیم گیری دولتی (اعم از ملی، استانی و منطقه ای)

• ترسیم تصویری دقیق و جامع از وضعیت اقتصادی - اجتماعی مرتبط با تصادفات ترافیکی و بررسی زنجیره عوامل بروز حوادث جاده ای



- گسترش فعالیت های مرتبط با بازرسی ایمنی و حصول اطمینان از ملحوظ داشتن مساله ایمنی در کلیه کام های هر برنامه و طرح حمل و نقلی
- شناسایی و گسترش دانش و فن آوری جدید برگرفته از تجربیات موفق سایر کشورها نظیر سیستم های هشدار دهنده هوشمند و سیستم های اطلاعات مکانی

• ارتباط فعال و متعامل با مجامع بین المللی مرتبط با مطالعات حوادث ترافیکی

university of mashhad

- فن آوری اطلاعات و تولید و گسترش نرم افزارهای رایانه ای مرتبط
- ایجاد محیطی پویا جهت انجام فعالیت های حرفه ای پژوهشی
- تعریف و هماهنگ سازی مطالعات و پایان نامه های دانشگاهی در سطوح کارشناسی ارشد و دکترا مطابق با اهداف و مطالعات پیش روی مرکز، و...
- تشکیل کارگاه های آموزشی و برگزاری همایش ملی و بین المللی در ارتباط با فن آوری و اقتصاد ایمنی جاده ای.

با توجه به این که این مرکز تحقیقاتی در عقد قرارداد برای انجام مطالعات پژوهشی وزارت راه و ترابری دارای الویت می باشد و همچنین دانشگاه فردوسی مشهد نیز حامی آن خواهد بود، انتظار می رود این واحد به عنوان یکی از معتبرترین مراکز مطالعات ایمنی حمل و نقل در کشور به سرعت رشد کرده، در آینده جایگاه والایی خواهد داشت.

۲- تشکیلات سازمانی

مرکز مطالعات فنی و اقتصادی ایمنی جاده ای دانشگاه فردوسی مشهد که در اس آن ، فعالیت های مدیریت ، برنامه ریزی و نظارت توسط رئیس و شورای پژوهشی تدوین می شود، خدمات خود را در سه قالب فعالیت های پژوهشی ، آموزشی و مشاوره ای به دستگاه های اجرایی دولتی و غیردولتی ارائه می دهد. این مرکز از دو گروه پژوهشی زیر تشکیل می شود که در هر گروه مباحثی از مطالعات مربوط به هر یک گنجانده می شود:

۱- گروه پژوهشی مطالعات فنی

۲- گروه پژوهشی مطالعات اقتصادی - اجتماعی

در کنار این دو گروه پژوهشی ، گروه های پشتیبان به منظور تامین نیازهای اطلاعاتی و برقراری روابط با دستگاه های اجرایی فعالیت می کنند تا بدین طریق به افزایش تمرکز گروه های پژوهشی بر مباحث تحقیقاتی خود کمک شود.



Road Safety Research Center



university of mashhad



mashhad



ferdowsi university

شورای مرکز (شامل نمایندگان دانشگاه و وزارت راه و ترابری و رئیس مرکز)

رئیس مرکز

معاون

حوزه های فعالیت

پژوهش

آموزش

مشاوره

برگزاری همایش

گروه های پشتیبان

گروه مطالعات تطبیقی

گروه آمار و جمع آوری اطلاعات

گروه ارتباط با دستگاه های اجرایی

گروه مطالعات اقتصادی اجتماعی
Socio-Economic Studies

گروه مطالعات فنی
Technical Studies

مطالعات اپیدمیولوژیک
ارزیابی های اقتصادی و آثار خارجی
هزینه تصادف
آمار و بانک اطلاعاتی
آموزش اجتماعی
اورژانس و پلیس راه

مدیریت ایمنی
ممیزی ایمنی
مدل سازی و بررسی آثار محیطی راه
سیستم های اطلاعات مکانی (GIS)
تجهیزات ایمنی
ایمنی وسایل نقلیه

۳- برنامه ها و ترسیم دورنمای فعالیت ها

۱-۳ برنامه های کوتاه مدت (دوساله)

- ۱- تهیه گزارش از فعالیت های پژوهشی انجام شده در دانشگاه فردوسی مشهد در زمینه ایمنی ترافیک.
- ۲- تهیه نماد و بروشورهای اطلاع رسانی و طراحی وب سایت.
- ۳- شناسایی و معرفی تخصص های اصلی مورد نیاز در هر گروه پژوهشی.
- ۴- تامین تجهیزات اداری و پژوهشی مورد نیاز.
- ۵- تعریف نظام سازمانی و تشکیل کارگروه ها و جلسات تخصصی زمان بندی شده و منظم جهت تعیین نیازهای تحقیقاتی و تعریف پروژه های پژوهشی
- ۶- برقراری ارتباط با مجامع بین المللی و بررسی شرایط و راهکارهای عضویت و همکاری در این مجامع
- ۷- برقراری و گسترش ارتباط با سازمان های داخلی درگیر با مساله ایمنی جاده ای و تنظیم تفاهم نامه های همکاری با آنها (شامل پلیس راهور - اورژانس - هلال احمر وزارت بهداشت و درمان - وزارت آموزش و پرورش - صداوسیما و غیره).
- ۸- تعریف دقیق وظایف و محدوده فعالیت هر کدام از گروه های پژوهشی.
- ۹- تنظیم نظام نامه جامع داخلی مرکز پژوهشی و ارائه تصویر روشن از اهداف آینده مرکز.
- ۱۰- تشکیل بانک اطلاعاتی مناسب بر اساس استانداردهای معتبر.
- ۱۱- تشکیل یک گروه پژوهشی دیگر و توسعه مرکز تحقیقات به پژوهشکده.

۲-۳ برنامه های میان مدت (۵ ساله)

- ۱- عضویت رسمی در مجامع بین المللی مرتبط با ایمنی راه و همکاری با این مجامع
- ۲- برگزاری همایش های ملی با همکاری مجامع و سازمان های داخلی
- ۳- تاسیس گروه پژوهشی مطالعات ایمنی وسایل نقلیه با همکاری سایر تخصص های دانشگاهی و احداث آزمایشگاه های لازم.
- ۴- انتشار نشریه علمی - پژوهشی در رابطه با فن آوری و اقتصاد ایمنی جاده ای.
- ۶- ارائه دوره های آموزشی و تخصصی برای کارشناسان ، مدیران و دانشجویان و وزارت راه و ترابری.
- ۷- تعریف پروژه های تحقیقاتی در مجامع بین المللی و مراکز پژوهشی خارج از کشور

۳-۳ برنامه های بلند مدت (۱۰ ساله)

- ۱- توسعه و تجهیز آزمایشگاه گروه های پژوهشی به ویژه گروه مطالعات ایمنی وسایل نقلیه در صورت تاسیس
- ۲- راه اندازی سایت های آزمایش تصادف (Crash Tests) با همکاری دانشگاه
- ۳- برگزاری همایش های بین المللی با همکاری مجامع جهانی مرتبط با ایمنی جاده ای.
- ۴- پذیرش دانشجویان در مقاطع کارشناسی ارشد و دکتری به صورت دوره های تحقیقاتی.

نشانی: مشهد - میدان آزادی - پردیس دانشگاه فردوسی مشهد - دانشکده مهندسی - مرکز تحقیقات فنی و اقتصادی ایمنی جاده ای
www.roadsafety.ir

روابط عمومی مرکز	ریاست مرکز	معاونت مرکز
تلفن: ۰۵۱۱ - ۸۸۱ ۵۱۰۰	تلفن و فاکس: ۰۵۱۱ - ۸۶۷ ۶۷ ۶۹	همراه: ۰۹۱۵ ۳۱۴ ۳۶۷۴
فاکس: ۰۵۱۱ - ۸۷۶ ۳۳۰۱	همراه: ۰۹۱۵ ۳۱۰ ۷۴۸۳	پست الکترونیک: hr.behnood@gmail.com
info@roadsafety.ir	پست الکترونیک: esmaeel@ayati.co.uk	پست الکترونیک: hr.behnood@gmail.com

**Ministry of Roads and Transportation
Deputy of Education Research and Technology**

Roads Safety Aspects