



# راهبرد ملی ایمنی راه‌های ایران

(ویرایش دوم)

عنوان و نام پدیدآور	: راهبرد ملی ایمنی راه‌های ایران/ [تهیه کننده] وزارت راه و ترابری، معاونت آموزش، تحقیقات و فناوری، دبیرخانه کمیسیون ایمنی راه‌های کشور.
وضعیت ویراست	: ویراست ۲.
مشخصات نشر	: تهران: وزارت راه و ترابری، معاونت آموزش، تحقیقات و فناوری، دفتر مطالعات فناوری و ایمنی، ۱۳۹۰.
مشخصات ظاهری	: خ، ۷۳ ص: نمودار.
شابک	: ۹۷۸-۶۰۰-۵۶۱۵-۲۹-۶
وضعیت فهرست نویسی	: فیبا
یادداشت	: ص.ع به انگلیسی: (IRAN's Road Safety Strategic Plan (IRSSP, 2010,2019- 2nd Edition)
یادداشت	: چاپ دوم.
یادداشت	: کتابنامه
موضوع	: راه‌ها - ایران - پیش‌بینی‌های ایمنی
موضوع	: ترافیک - ایران - پیش‌بینی‌های ایمنی
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 ۱۷۱۹الف/۵۶۱۴ HE
رده بندی دیویی	: ۳۶۳/۱۲۵
	شماره کتابشناسی ملی: ۷۶۰۷۱۳۲

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

عنوان	: راهبرد ملی ایمنی راه‌های ایران (ویرایش دوم - طبق مصوبه سی و هشتمین جلسه کمیسیون ایمنی راه‌های کشور و برنامه پنجم توسعه ج.ا.ا.)
تهیه کننده	: وزارت راه و ترابری - دبیرخانه کمیسیون ایمنی راه‌های کشور
ناشر	: وزارت راه و ترابری - معاونت آموزش، تحقیقات و فناوری - دفتر مطالعات فناوری و ایمنی
مدیر تهیه	: مهران قربانی
ویرایش فنی	: ناصر پورمعلم
طرح جلد	: لیلا سلوکی
کد انتشار	: ۹۰/BRCS/۳۰۸
شابک	: ۹۷۸-۶۰۰-۵۶۱۵-۲۹-۶
نوبت چاپ	: دوم
تاریخ انتشار	: بهار ۱۳۹۰
شمارگان	: ۱۵۰۰ نسخه
قیمت	: ۲۵۰۰ تومان
لینتوگرافی، چاپ و صحافی: باران	
نشانی	: میدان آرژانتین - ابتدای بزرگراه آفریقا - اراضی عباس‌آباد - 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*

- سردار سرتیپ مؤمنی - رئیس محترم پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا
- جناب آقای دکتر افندی زاده - رئیس محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جادهای
- جناب آقای مهندس ارشادمثنی - معاون محترم هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور
- جناب آقای دکتر امامی رضوی - 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 نوآوری وزارت آموزش و پرورش
- جناب آقای مهندس برزگری - 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 هلال احمر کشور
- جناب آقای دکتر فرشیداف ماهریان - رئیس محترم بیمه مرکزی ایران

سلام علیکم؛

پیرو مصوبه جلسه سی و یکم کمیسیون ایمنی راههای کشور مورخ ۱۳۸۸/۶/۳۱ به پیوست راهبرد ملی ایمنی راههای ایران (۱۳۸۹-۱۳۹۸) جهت اجرا ابلاغ می‌گردد. خواهشمند است در تهیه برنامه‌های سالانه و دستگاهی نسبت به اجراء و تحقق اهداف و راهبردهای تعیین شده اقدام نموده و بطور سالانه گزارش اقدامات خود را به کمیسیون ارسال نمایید. دبیرخانه کمیسیون موظف است جهت پیگیری دستیابی به اهداف تعیین شده با مشارکت دستگاههای عضو، نسبت به تهیه طرح‌های اجرایی پنج ساله اقدام و بطور سالانه گزارش ارزیابی وضعیت و اقدامات انجام شده را تهیه و ارائه نماید.

حمید بهبهانی

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 امداد و نجات جمعیت هلال احمر
- جناب آقای دکتر معصومی، رئیس محترم مرکز مدیریت حوادث و فوریتهای پزشکی
- جناب آقای دکتر عابدی، رئیس محترم سازمان پزشکی قانونی کشور
- جناب آقای دکتر یعقوبی، مدیر کل محترم خدمات اداری سازمان صدا و سیما
- جناب آقای دکتر توفیق، مشاور محترم اقتصادی دادستان کل کشور
- دبیرخانه کمیسیون ایمنی راههای کشور



## بسمه تعالی

### پیشگفتار

جایگاه و نقش حمل و نقل در ابعاد مختلف اقتصادی، سیاسی و اجتماعی جوامع امروزی بر کسی پوشیده نیست. حمل و نقل یکی از پایه‌های اصلی توسعه پایدار و متوازن در جوامع بشری محسوب شده و در واقع شبکه‌های حمل و نقل با مؤلفه‌های مهمی همچون اقتصاد، امنیت و عدالت اجتماعی ارتباط تنگاتنگ دارند. در فرآیند توسعه اقتصادی و اجتماعی کشورها، همبستگی مستقیم میان گسترش حمل و نقل و دستیابی به نرخ رشد اقتصادی وجود دارد و فعالیت‌های حمل و نقل از جمله فعالیت‌های اساسی و زیربنایی برای رشد و تحول اقتصاد محسوب می‌شوند. تأمین و ارتقای ایمنی عبور و مرور کاربران شبکه راه با توجه به آمار بالای تصادفات کشور، یکی از مهمترین دغدغه‌های مسئولان، کارشناسان و دست‌اندرکاران بخش حمل و نقل جاده‌ای کشور است. هم‌اکنون هزینه‌های بسیاری برای مهار روند افسارگسیخته تصادفات و تلفات جاده‌ای صرف می‌گردد. اما با وجود تلاش‌های صورت پذیرفته نتایج مطلوب و دلخواه متولیان صنعت حمل و نقل کشور حاصل نشده است. ایمنی راه نیز همچون سایر مقوله‌ها نیازمند نظام مدیریت و هماهنگی متناسب خود می‌باشد. برخی ناهماهنگی‌های موجود در ارتباط با اقدامات و اجرای راهکارهای مرتبط با ایمنی راه‌ها ما را بر آن داشت که با تهیه مجموعه راهبردهای مناسب، بستر ایجاد نگاهی یکپارچه به مقوله ایمنی راه در سطح کشور را فراهم آوریم. 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 پیشنهاد صورت پذیرفته توسط دفتر مطالعات فناوری و ایمنی و بهره‌برداری از کلیه مطالعات انجام شده در کشور از جمله مطالعات طرح جامع

ایمنی راه‌ها و بهره‌برداری از تجربیات سایر کشورهای پیشرو بهبود ایمنی و کسب نقطه نظرات کلیه اعضاء کمیسیون ایمنی راه‌ها اقدام به تهیه سند راهبرد ملی ایمنی راه‌ها برای یک دوره ۱۰ ساله نمود. مجموعه تهیه شده نهایتاً پس از ماهها تلاش عوامل ذیربط نهایتاً در سی‌ویکمین جلسه کمیسیون ایمنی راه مورخ ۱۳۸۸/۶/۳۱ به تصویب رسید و طی ابلاغیه شماره ۱۱/۱۱۳۶۳۵ مورخ ۱۳۸۸/۹/۱۶ توسط رییس محترم کمیسیون ایمنی راه‌ها ابلاغ گردید. متعاقباً این سند در ویرایش دوم مطابق مصوبات جلسه سی‌وهشتم کمیسیون ایمنی راه‌ها و برنامه پنجم توسعه جمهوری اسلامی ایران برای اجرا در دوره زمانی سال ۱۳۹۰ الی ۱۴۰۰ اصلاح و نهایی گردید. این سند نقش به‌سزایی در ایجاد هماهنگی‌های بین‌سازمانی و حرکت مستمر در جهت دستیابی به ایمنی پایدار خواهد داشت.

در پایان لازم است به‌طور ویژه از زحمات و تلاش‌های آقای مهندس مهران قربانی در مدیریت تهیه و ارایه چارچوب اولیه این سند و آقایان دکتر شاهین شعبانی، مهندس حمیدرضا صافی، مهندس هرمز ذاکری، مهندس محسن رحیمی و خانم مهندس کیاندرخت کدخدازاده و خانم شهناز سراج و خانم لیلا سلوکی تشکر گردد. همچنین از نظرات آقایان دکتر محسن تولیت و میلتون برتین جونز از کارشناسان مشاور سوئبرود نیز در تهیه این راهبرد استفاده شد که بدین وسیله از همکاری و تلاش ایشان تشکر و سپاسگزاری می‌گردد. امید است با مسؤولیت‌پذیری تمامی اقشار جامعه تلفات، مجروحین و خسارات ناشی از حوادث رانندگی کاهش چشمگیری یابد.

ناصر پورمعلم

معاون آموزش، تحقیقات و فناوری

و دبیر کمیسیون ایمنی راه‌های کشور



# راهبرد ملی ایمنی راه‌های ایران

## فهرست مطالب

۱. مقدمه .....	۱
۲. وضعیت ایمنی رانندگی در کشور .....	۳
۳. هزینه‌های ناشی از تصادفات رانندگی .....	۷
۴. اصول .....	۹
۵. چشم انداز .....	۱۱
۶. هدف کمی .....	۱۱
۷. اهداف راهبردی .....	۱۱
۱-۷. کاهش تخطی از سرعت مجاز .....	۱۱
۲-۷. ارتقای ایمنی موتورسیکلت سواران .....	۱۲
۳-۷. ارتقای ایمنی عابران پیاده .....	۱۴
۴-۷. کاهش معضل خستگی در رانندگان .....	۱۶
۵-۷. بهبود وضعیت استفاده از کمربند ایمنی .....	۱۷
۶-۷. کاهش استعمال مواد مخدر، الکل و مواد محرک .....	۱۸
۷-۷. بهبود رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی .....	۱۹
۸-۷. توسعه و بهره‌برداری از نظام جامع اطلاعات تصادفات .....	۲۱
۹-۷. ارتقای وضعیت طراحی، ساخت و نگهداری ایمن شبکه راه‌ها ....	۲۴
۱۰-۷. ارتقای ایمنی دسترسی به شبکه راه‌ها .....	۲۵
۱۱-۷. ارتقای ایمنی وسایل نقلیه .....	۲۷

۱۲-۷. ارتقای سیستم خدمات امداد و نجات، فوریت‌های پزشکی و	
بیمارستانی تروما.....	۲۸
۱۳-۷. گسترش سیستم‌های جایگزین وسایل نقلیه موتوری شخصی.....	۳۰
۱۴-۷. ارتقاء هماهنگی و مدیریت ایمنی راه‌ها در سطح ملی.....	۳۱
۱۵-۷. مدیریت منابع در جهت ارتقای ایمنی.....	۳۲
۱۶-۷. توسعه کمی و کیفی پژوهش‌های هدفمند در راستای ارتقای ایمنی	
راه‌ها.....	۳۴
۸. طرح‌های اجرایی جهت نیل به اهداف.....	۳۵
۹. نظارت و گزارش‌دهی.....	۳۵
فهرست منابع.....	۳۶

## فهرست نمودارها

- نمودار ۱. روند تغییرات تعداد متوفیان ناشی از تصادفات رانندگی در ایران بین سال‌های ۱۳۷۳ تا ۱۳۸۷ ..... ۳
- نمودار ۲. روند تغییرات تعداد وسایل نقلیه در حال حرکت در ایران ..... ۴
- 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 ..... ۵
- نمودار ۴. تغییرات نرخ موتوریزاسیون در سال‌های گذشته و برآورد تغییرات برای ده سال آینده ..... ۶
- نمودار ۵. پیش‌بینی وضعیت ایمنی رانندگی در ایران در صورت اتخاذ هر یک از رویکردهای مشخص ..... ۷



## 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<sup>۱</sup>. تلفات ناشی از تصادفات رانندگی در ایران با آمار شهدای معزز در طول ۸ سال جنگ تحمیلی قابل مقایسه است<sup>۲</sup>.

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 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،

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.

رفع نماید و همکاری‌های همه‌جانبه و مؤثر تمامی دستگاه‌های کلیدی و دخیل در این امر لازم و ضروری می‌باشد.

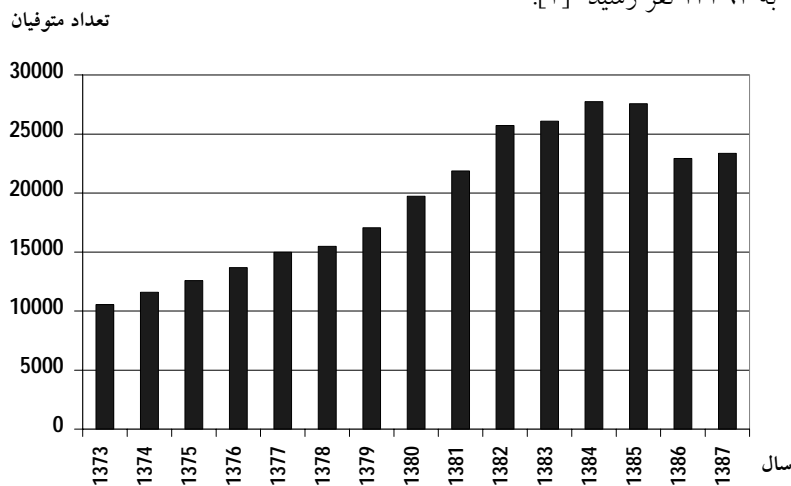
بررسی و مطالعه تجربیات جهانی نشان می‌دهد که می‌توان این شرایط را تغییر داد و در جهت ارتقای ایمنی به صورت پایدار گام برداشت. این امر نیازمند یک ساختار مرکزی قوی است که مسئولیت تدوین و اتخاذ سیاست‌ها و برنامه‌های صحیح و مناسب را بر عهده گیرد و با استفاده از تجربیات جهانی (پرهیز از اشتباهاتی که سایر کشورها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

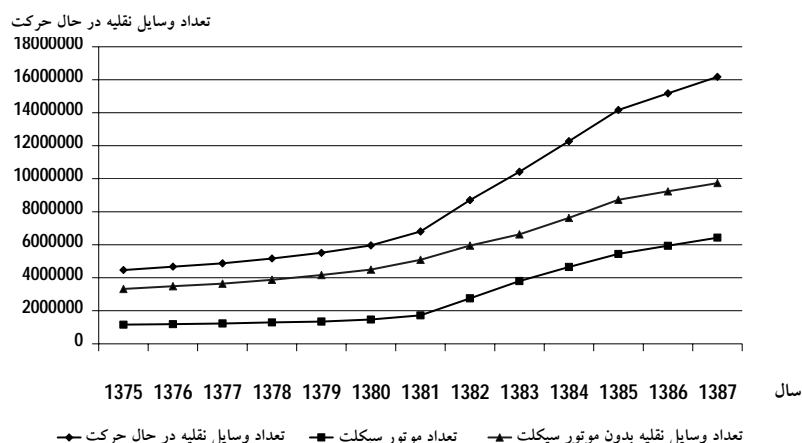
## ۲. وضعیت ایمنی رانندگی در کشور

آمار تلفات ناشی از تصادفات رانندگی بین سال‌های ۱۳۷۳ تا ۱۳۸۷ در نمودار (۱) ارایه 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<sup>۱</sup> [۱].



نمودار ۱: روند تغییرات تعداد متوفیان ناشی از تصادفات رانندگی در ایران بین سال‌های ۱۳۷۳ تا ۱۳۸۷ [۱].

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].

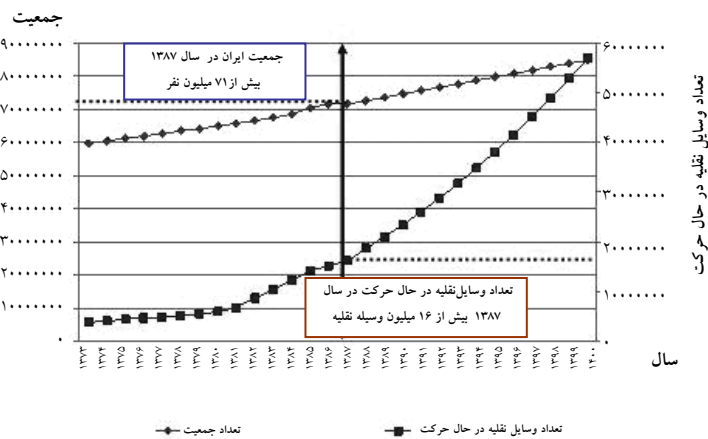


نمودار ۲: روند تغییرات تعداد وسایل نقلیه در حال حرکت در ایران [۲].

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 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 پیش‌بینی‌ها نشان می‌دهد جمعیت ایران در سال ۱۳۹۸ به بیش از ۷۷ میلیون نفر خواهد رسید [۵].





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].

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 می‌دهد که این نرخ در ده سال آینده دو برابر خواهد شد.<sup>۱</sup>

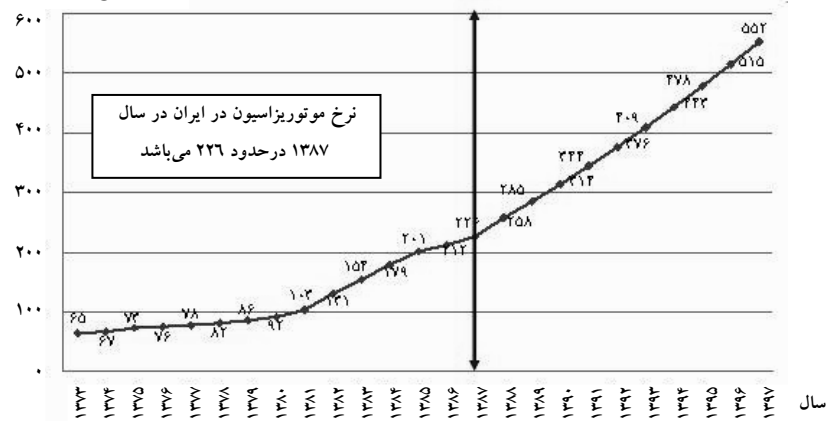
با بررسی تعداد تصادفات رانندگی و تلفات ناشی از آن در سال‌های اخیر می‌توان به این نتیجه رسید که ایران از نظر وضعیت تصادفات و تلفات ناشی از آنها در مرحله تثبیت<sup>۲</sup> قرار دارد، که یک مرحله بحرانی و حساس به شمار می‌رود. تمامی کشورهایی که در کنترل و کاهش تصادفات و تلفات ناشی از آنها موفق شده‌اند زمانی در این مرحله قرار گرفته‌اند. تجربیات این کشورها نشان می‌دهد،

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

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

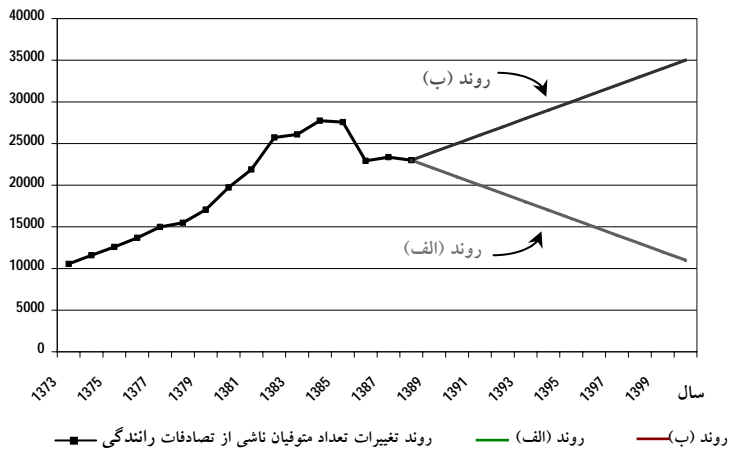


نمودار ۴: تغییرات نرخ موتوریزاسیون در سال‌های گذشته و برآورد تغییرات برای ده سال آینده.

بررسی روند تغییرات جمعیت و تعداد وسایل نقلیه در حال حرکت در ایران نیز موید همین مطلب است. بدان معنی که اگر تمامی دستگاه‌های ذیربط 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.

تعداد متوفیان



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 حمل‌ونقل و 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 برون‌شهری می‌باشد.
- هزینه تصادفات رانندگی برون‌شهری 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 درون‌شهری حدود ۴۹۴۱ میلیون ریال و برای برون‌شهری ۵۷۷۲ میلیون ریال می‌باشد.
  - هزینه متوسط یک جرح برای تصادفات شهری و برون‌شهری 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 درون‌شهری خسارتی، جرحی و فوتی به ترتیب ۵۰/۷۵، ۲۹۶/۴۰ و ۵۶۳۳/۵۷ میلیون ریال می‌باشد.
  - هزینه متوسط یک تصادف برون‌شهری 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 رایبه دهندگان خدمات حمل‌ونقل باید سیستم حمل‌ونقل 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. چشم‌انداز

استفاده ایمن از راه برای تمامی اقشار جامعه.

## ۶. هدف کمی

- کاهش شاخص تلفات رانندگی به ۱۰۰ هزار نفر جمعیت در دوره ۱۰ ساله به طوری که مقدار این شاخص در ابتدای سال ۱۴۰۰ به عدد ۹ برسد (این شاخص در انتهای سال ۱۳۸۸ حدوداً ۳۰ 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 می‌گردند:

### ۷-۱. 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 ۱-۲) تشدید مجازات متخلفان از سرعت مجاز (افزایش مجازات به صورت پلکانی)

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

- وزارت کشور (درون شهری)

دستگاه همکار: \_\_\_

## ۲-۷. ارتقای ایمنی موتورسیکلت‌سواران

راهبرد ۲-۱) ارتقای نظام آموزش موتورسیکلت‌سواران

دستگاه مسئول: 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 موتورسیکلت‌سواران

دستگاه مسئول: دستگاه‌های متولی آموزش و فرهنگ‌سازی

دستگاه همکار: وزارت صنایع و معادن

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

دستگاه مسئول: وزارت صنایع و معادن

دستگاه همکار: \_\_\_

راهبرد ۴-۲) 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 ۵-۲) تشدید مجازات تخلفات خطرناک موتورسیکلت‌سواران 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 (برون شهری)  
 - وزارت کشور (درون شهری)  
 دستگاه همکار: \_\_

### ۳-۷. ارتقای ایمنی عابران پیاده

راهبرد ۳-۱) افزایش آگاهی عمومی از خطرات تهدیدکننده عابران پیاده  
 دستگاه مسئول: دستگاه‌های متولی آموزش و فرهنگ‌سازی  
 دستگاه همکار: \_\_

راهبرد ۳-۲) توسعه آموزش‌های ویژه برای آمدو شد ساکنان حاشیه‌راه‌ها  
 دستگاه مسئول: دستگاه‌های متولی آموزش و فرهنگ‌سازی  
 دستگاه همکار: - وزارت راه و ترابری (برون شهری)  
 - وزارت کشور (درون شهری)

راهبرد ۳-۳) مدیریت دسترسی عابران پیاده به شبکه راه‌ها  
 دستگاه مسئول: - وزارت راه و ترابری (برون شهری)  
 - وزارت کشور (درون شهری)  
 دستگاه همکار: \_\_

راهبرد ۳-۴) توسعه تجهیزات و زیرساخت‌های ویژه برای آمدوشد ساکنان حاشیه راه‌ها و لزوم آرام‌سازی ترافیک در مناطق مسکونی و مبادی شهرها

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

- وزارت کشور (درون شهری)

دستگاه همکار: \_\_\_

راهبرد ۳-۵) بهبود وضعیت طراحی و ایمن‌سازی راه‌ها با هدف ایجاد محیط ایمن برای عابران پیاده

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

- وزارت کشور (درون شهری)

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 (برون شهری)

- وزارت کشور (درون شهری)

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 درخصوص 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 (برون شهری)  
 - وزارت کشور (درون شهری)  
 دستگاه همکار: پلیس راهور ناجا

راهبرد ۴-۳) توسعه و تجهیز استراحتگاه‌های بین راهی  
 دستگاه مسئول: وزارت راه و ترابری (برون شهری)  
 دستگاه همکار: \_\_\_

راهبرد ۴-۴) کاهش یکنواختی محیط راه در مسیرهای طولانی  
 دستگاه مسئول: وزارت راه و ترابری (برون شهری)  
 دستگاه همکار: \_\_\_

راهبرد ۴-۵) تشدید مجازات رانندگان متخلف از قانون و ضوابط ساعت کاری مجاز

دستگاه مسئول: وزارت راه و ترابری (برون شهری)

دستگاه همکار: پلیس راهور ناجا

راهبرد ۴-۶) توسعه روش‌های مناسب کاهش خروج وسایل نقلیه از مسیر

دستگاه مسئول: وزارت راه و ترابری (برون شهری)

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 (برون شهری)

- وزارت کشور (درون شهری)

دستگاه همکار: پلیس راهور ناجا

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

ایمنی توسط رانندگان و سرنشینان

دستگاه مسئول: - 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 مسئول: 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 مسئول: دستگاه‌های متولی آموزش و فرهنگ‌سازی

دستگاه همکار: \_\_\_

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

مخدر، الکل و مواد محرک

دستگاه مسئول: وزارت کشور

دستگاه همکار: کمیسیون

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

مخدر، الکل و مواد محرک

دستگاه مسئول: پلیس راهور ناجا

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

- وزارت کشور (درون شهری)

- وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی

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

الکل و مواد محرک توسط رانندگان

دستگاه مسئول: پلیس راهور ناجا

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

- وزارت کشور (درون شهری)

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

رانندگان حمل‌ونقل عمومی بار و مسافر

دستگاه مسئول: - 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 ۱-۷) افزایش آگاهی عمومی در خصوص مقررات راهنمایی و رانندگی

دستگاه مسئول: دستگاه‌های متولی آموزش و فرهنگ‌سازی

دستگاه همکار: \_\_\_

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

خطر

دستگاه مسئول: دستگاه‌های متولی آموزش و فرهنگ‌سازی

دستگاه همکار: \_\_\_

راهبرد (۳-۷) ارتقای نظام آموزش‌های مربوط به اخذ و تمدید گواهینامه

رانندگی

دستگاه مسئول: پلیس راهور ناجا

دستگاه همکار: کمیسیون

راهبرد (۴-۷) استانداردسازی و نظارت بر آموزشگاه‌ها و مراکز آموزش

رانندگی در سطح کشور

دستگاه مسئول: 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 مسئول: 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 (برون شهری)

- وزارت کشور (درون شهری)

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 ۸-۷) ارتقای مهارت‌های تخصصی نیروی پلیس

دستگاه مسؤل: پلیس راهور ناجا

دستگاه همکار: \_\_\_

راهبرد ۹-۷) ارتقای توان عملیاتی و تجهیزاتی نیروی پلیس به ویژه در

برخورد با رانندگی‌های خطرناک

دستگاه مسؤل: پلیس راهور ناجا

دستگاه همکار: \_\_\_

راهبرد ۱۰-۷) 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 (برون شهری)

- وزارت کشور (درون شهری)

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 مسئول: 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 مسؤل: 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 تعیین‌شده 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 مسئول: - 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 مسئول: - وزارت راه و ترابری (برون شهری)  
 - وزارت کشور (درون شهری)  
 دستگاه همکار: \_\_\_

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

راهبرد ۹-۴) 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 در خصوص 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 ۸-۹) اجرای نظام اولویت‌بندی ایمن‌سازی شبکه راه‌ها (درجه‌بندی ایمنی)  
**دستگاه مسئول:** - وزارت راه و ترابری (برون شهری)  
 - وزارت کشور (درون شهری)  
**دستگاه همکار:** \_\_\_

## ۱۰-۷. 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 دسترسی‌های 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 بی‌رویه در حریم راه‌ها  
 دستگاه مسئول: - وزارت راه و ترابری (برون شهری)  
 - وزارت کشور (درون شهری)  
 دستگاه همکار: \_\_\_

راهبرد ۱۰-۴) محدودسازی میزان دسترسی راه‌های فرعی به راه‌های اصلی  
 مطابق ضوابط  
 دستگاه مسئول: - وزارت راه و ترابری (برون شهری)  
 - وزارت کشور (درون شهری)  
 دستگاه همکار: \_\_\_

۷-۱۱. ارتقای ایمنی وسایل نقلیه

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

دستگاه مسئول: مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران

دستگاه همکار: - وزارت صنایع و معادن

- پلیس راهور ناجا

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

دستگاه مسئول: وزارت صنایع و معادن

دستگاه همکار: مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران

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

دستگاه مسئول: مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران

دستگاه همکار: پلیس راهور ناجا

راهبرد (۴-۱۱) اجرای نظام درجه‌بندی ایمنی وسایل نقلیه

دستگاه مسئول: کمیسیون

دستگاه همکار: - مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران

- وزارت صنایع و معادن

- پلیس راهور ناجا

راهبرد (۵-۱۱) بهبود و توسعه نظام بازدیدهای دوره‌ای وسایل نقلیه با تاکید

بر کنترل‌های ایمنی

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

- وزارت کشور (درون شهری)

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 (برون شهری)

- وزارت کشور (درون شهری)

دستگاه همکار: وزارت صنایع و معادن

راهبرد ۱۱-۸) نصب تجهیزات ویژه هشدار عدم استفاده سرنشینان

وسيله نقلیه 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 در خصوص 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

- شرکتهای امداد خودرو

راهبرد ۱۲-۶) توسعه آموزش‌های عمومی بهبود رفتار و اقدامات کاربران

راه بعد از وقوع تصادف

دستگاه مسؤل: - دستگاه‌های متولی آموزش و فرهنگ‌سازی

دستگاه همکار: کمیسیون

۱۳-۷. گسترش سیستم‌های جایگزین وسایل نقلیه موتوری شخصی

راهبرد ۱۳-۱) توسعه و ترغیب استفاده از سیستم‌های حمل‌ونقل انبوه

دستگاه مسؤل: دستگاه‌های ذیربط

دستگاه همکار: \_\_\_

راهبرد ۱۳-۲) توسعه شبکه حمل‌ونقل عمومی یکپارچه

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

- وزارت کشور (درون شهری)

دستگاه همکار: \_\_\_

راهبرد ۱۳-۳) توسعه و بهبود سیستم‌های ارائه خدمات الکترونیک

دستگاه مسئول: دستگاه‌های ذیربط

دستگاه همکار: \_\_\_

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

دستگاه مسئول: 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 مسئول: کمیسیون

دستگاه همکار: دستگاه‌های ذیربط

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

دستگاه مسئول: کمیسیون

دستگاه همکار: دستگاه‌های ذیربط

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

ایمنی راه

دستگاه مسئول: 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) ارتقاء و توسعه دانش تخصصی ایمنی حمل‌ونقل نزد

متولیان و دست‌اندرکاران حمل‌ونقل 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 به‌صورت 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 مسئول: کمیسیون

دستگاه همکار: دستگاه‌های ذیربط

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

بین‌المللی جهت سرمایه‌گذاری در ایمنی راه‌ها

دستگاه مسئول: کمیسیون

دستگاه همکار: دستگاه‌های ذیربط

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

سرمایه‌گذاری پروژه‌های ایمنی راه

دستگاه مسئول: 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 مسئول: 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 مسئول: کمیسیون

دستگاه همکار: دستگاه‌های ذیربط

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

دستگاه مسئول: وزارت راه و ترابری

دستگاه همکار: وزارت علوم، تحقیقات و فناوری

راهبرد ۱۶-۳) ایجاد مرکز تحقیقات و آزمایشگاه عملکردی علائم و

تجهیزات ایمنی

دستگاه مسئول: 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 مسئول: 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 مسئول: کمیسیون

دستگاه همکار: دستگاه‌های ذیربط

## ۸. طرح‌های اجرایی جهت نیل به اهداف

هر یک از دستگاه‌های مسؤول 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 مسؤول در اجرای راهبردها

## فهرست 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 ارزیه نرم‌افزار مربوطه"، پژوهشکده حمل‌ونقل وزارت راه و ترابری، ۱۳۸۵.
- ۷- "برآورد هزینه تصادفات ترافیکی راه‌های ایران و ارزیه 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.