سند "دهه اقدام برای ایمنی جاده‌ها"

کلیات

هم زمان با گام دوم انقلاب و در راستای حفظ و صیانت از سلامت اجتماعی و به منظور ارتقاء ایمنی کلیه کاربران جاده‌ای، کمیسیون ایمنی جاده‌های کشور دوره ده ساله ۱۴۰۰ تا ۱۴۰۹ را با عنوان **"دهه اقدام برای ایمنی جاده‌ها"** تعیین و نام‌گذاری می‌نماید تا با وضع سیاست‌ها و برنامه‌ریزی جهت اقدامات مؤثر، توجه کافی به توسعه فرهنگ ایمنی ترافیک در بین کلیه کاربران راه و اجزای شکل دهنده آن معطوف گردیده و در پایان این دوره ده ساله کاهش چشمگیری در تعداد کشته‌شدگان و مصدومان ناشی از تصادف‌های ترافیکی جاده‌ای حاصل شود.

زمینه

۱- با استعانت از خداوند متعال و با عنایت به آیه شریفه ۳۲ سوره مائده که عنوان می‌دارد:
... و هر کس نفسی را حیات بخشد (از مرگ نجات دهد) مثل آن است که همه مردم را حیات بخشیده.

۲- ضمن ابراز نگرانی از وضعیت غیر قابل قبول ایمنی در جاده‌های کشور و تعداد زیاد کشته‌شدگان و مصدومان ناشی از تصادف‌های ترافیکی جاده‌ای که همه ساله پی‌آمدهای مخرب اقتصادی، اجتماعی و سلامتی بر جامعه تحمیل می‌نماید؛

۳- با توجه به آنکه کرامت انسانی و حقوق شهروندی در تصادف‌های ترافیکی جاده‌ای آسیب جدی می‌بینند (تهدید می‌شود)؛

۴- بر اساس بند ج-۳ ماده ۳۰ قانون احکام دائمی برنامه توسعه کشور در الزام به تأمین ساز و کارهای قانونی لازم به منظور کاهش سالانه ده درصد از کشته‌شدگان ناشی از تصادف‌های ترافیکی جاده‌ای در جاده‌های کشور؛

۵- با نگاهی به اسناد سازمان ملل و سازمان بهداشت جهانی که تصادف را از عوامل اصلی فوت و عمر از دست رفته انسانها در جوامع مختلف می‌داند؛

۶- بر حمایت از مصوبه هفتاد و چهارمین مجمع عمومی سازمان ملل متحد که دومین دهه اقدام برای ایمنی جاده‌ها را از سال ۲۰۲۱ نامگذاری کرده است.

۷- با اذعان به مستندات مبتنی بر شواهد، مبنی بر اینکه تصادف‌های ترافیکی جاده‌ای قابل پیش‌بینی و پیشگیری هستند و حرکت به سوی حذف کشته‌شدگان و مصدومیت‌های تصادف‌های ترافیکی جاده‌ای ممکن است؛

وزارت راه و شهرسازی
دبیرخانه کمیسیون ایمنی راههای کشور

۸- با اتکا بر سیاست‌های آزموده شده جهانی که محصول دهه‌ها تلاش و پیگیری بشر در کاهش کشته‌شدگان و مصدومیت‌های شدید ترافیکی جاده‌ای نه تنها در کشورهای پردرآمد بلکه در کشورهای با درآمد متوسط و کم است و بیان می‌دارد کاهش تصادف‌های ترافیکی جاده‌ای مستلزم بهره‌گیری از مجموعه‌ای از اقدام‌های مشترک برنامه‌ریزی شده به صورت یکپارچه در قالب سیستم ایمن است و ایمنی بعنوان یک محصول باید در قالب یک سیستم تولید شود.

۹- با به رسمیت شناختن این موضوع که توسعه سیستم ایمن مستلزم برنامه‌ریزی و هدایت اقدامات توسط نهاد راهبر از طریق توسعه و استقرار سیستم مدیریت ایمنی مؤثر و بهره‌مندی نهاد راهبر از ابزارهای مدیریت سازمانی است.

چشم انداز

دسترسی به جابجایی ایمن، حق طبیعی هر شهروند ایرانی است. هیچ انسانی شایسته از دست دادن جان یا مصدومیت شدید در تصادف‌های ترافیکی جاده‌ای نیست. لذا هر چشم‌انداز دیگری به جز به صفر رساندن کشته‌شدگان و مصدومیت‌های ترافیکی جاده‌ای، غیر اخلاقی است.

مأموریت

حذف (به صفر رساندن) کشته‌شدگان و مصدومیت‌های تصادف‌های ترافیکی جاده‌ای، از طریق بهره‌گیری از مجموعه‌ای از اقدام‌های مشترک برنامه‌ریزی شده به صورت یکپارچه در قالب سیستم ایمن، با استفاده از برنامه‌ریزی و هدایت همه‌جانبه اقدام‌های توسط نهاد راهبر، از طریق توسعه و استقرار سیستم مدیریت ایمنی مؤثر و به کارگیری ابزارهای مدیریت سازمانی.

هدف کمی

کاهش سالانه ۱۰ درصد کشته‌شدگان تصادف‌های ترافیکی جاده‌ای بر اساس اهداف احکام دائمی برنامه توسعه کشور.

وزارت راه و شهرسازی
دبیرخانه کمیسیون ایمنی راههای کشور

رئوس مورد تأکید در برنامه‌ریزی

- تأکید می‌گردد که لازمه دستیابی به اهداف مشخص شده در دهه اقدام برای ایمنی ترافیک جاده‌ها، تعهد و التزام در بالاترین سطوح مدیریتی دستگاههای اجرایی و حاکمیتی کشور است.
- در دهه اقدام برای ایمنی جاده‌ها توجه اصلی به ایمنی کلیه کاربران راه از جمله کاربران آسیب‌پذیر و نه صرفا رانندگان و سرنشینان خودرو معطوف گردد.
- به منظور دسترسی به اهداف دهه اقدام برای ایمنی جاده‌ها، استفاده از حداکثر ظرفیت‌های موجود دستگاه‌های اجرایی و حاکمیتی کشور جهت طرح و برنامه‌ریزی اقدام‌های مشترک در چارچوب کمیسیون ایمنی راه‌های کشور ضروری است. توسعه، تمرکز و پیگیری اقدام‌هایی در سطح ملی به صورت متمرکز و با مدیریت واحد لازم است. از آن رو این موضوع از طریق تشکیل دبیرخانه دایمی دهه ملی اقدام برای ایمنی جاده‌ها در دبیرخانه کمیسیون ایمنی راهها انجام خواهد شد.
- برنامه‌ریزی و اقدامات لازم برای کاهش خطرها و ارتقای ایمنی ترافیک از طریق تمرکز بر پنج رکن اساسی ایمنی شامل مدیریت ایمنی، جاده، خودرو، کاربر و اعمال مقررات و امداد و فوریت‌های پزشکی پس از تصادف و نیز باور و التزام عملی به رویکرد سیستم ایمن با ظرفیت‌سازی برای توسعه اقدام‌های بین دستگاهی در سطوح کلان مدیریتی مورد تأکید خواهد بود.
- پیاده‌سازی برنامه اقدام برای ارتقای ایمنی مصوب کمیسیون ایمنی راه‌ها با تأکید بر عوامل عمده خطر بر اساس شرایط بومی کشور، با بهره‌مندی از درس‌های آموخته دو دهه اخیر در اجرای برنامه‌های ارتقای ایمنی و همچنین دهه جهانی اقدام برای ایمنی جاده‌ها (۲۰۲۰- ۲۰۱۱) به خصوص تجارب کشورهای پیشرو در ایمنی ترافیک، در قالب رویکرد یکپارچه سیستم ایمن مورد تأکید خواهد بود.
- با توجه به نقش پررنگ تردد در بروز تصادف‌های ترافیکی جاده‌ای و کشته‌شدگان و مصدومیت‌های مرتبط با آن، توجه به رویکرد مدیریت تقاضای سفر به خصوص در ایام پر تردد سال به منظور بهبود ایمنی جاده‌های کشور ضروری است.
- لازم است طرح اقدام‌ها و سیاست‌ها، مبتنی بر شواهد و مشاهدات علمی و به صورت نظام‌مند و قابل پایش و ارزیابی انجام گیرد و از هر گونه تکیه بر تخیل، توهم و رفتار احساسی در طرح اقدام‌ها به شدت اجتناب گردد.
- از پتانسیل اجزای مختلف دولت، رسانه‌ها، سرمایه‌های اجتماعی و سازمان‌های مردم نهاد برای ارتقای ایمنی و افزایش تعهد این اجزاء در ایمنی استفاده شود.

وزارت راه و شهرسازی
دبیرخانه کمیسیون ایمنی راههای کشور

- هر سال حسب ضرورت، با توجه به یکی از اولویت‌های اساسی ایمنی ترافیک نامگذاری شده و مجموعه اقدامات و تبلیغات متناسب در سطح کشور از طریق تشکیل کمیته‌های موضوعی با عناوین محورهای مربوطه با مسئولیت و مدیریت یکی از اعضای محترم کمیسیون ایمنی جاده‌ها- معاونین وزرای مرتبط صورت پذیرد (جزئیات برنامه در پیوست).

اولویت‌ها

در راستای دستیابی به اهداف دهه اقدام برای ایمنی جاده‌ها، به موازات اقدامات و برنامه‌های اجرایی توسعه کشور، کلیه دستگاههای متولی ضمن خودباوری و جدیت در توجه به امر ایمنی، نسبت به برنامه‌ریزی تحقق اولویت‌های ذیل متعهد می‌گردند:

- استفاده از حداکثر ظرفیت‌های موجود دستگاههای اجرایی و حاکمیتی کشور جهت طرح سیاست‌ها و برنامه‌ریزی و اجرای اقدامات مشترک به صورت کاملا هماهنگ و حمایت همه‌جانبه از انجام آنها؛
- تمرکز بر برنامه اجرایی ارتقای ایمنی جاده‌ها و نظارت مستمر بر انجام آن با تأکید بر اقدام‌های پیشگیرانه؛
- توسعه قوانین و مقررات حمایتی در صورت نیاز با تأکید بر قوانین و مقررات پیشگیرانه؛
- تمرکز بر کلیه کاربران راه شامل: رانندگان، سرنشینان، موتورسیکلت‌سواران، دوچرخه‌سواران و عابران پیاده؛
- در صورت نیاز بازنگری در آیین‌نامه‌ها، شیوه‌نامه‌ها و دستورالعمل‌ها، با محوریت ایمنی راه و مرکزیت انسان با به رسمیت شناختن محدودیت‌های ادراکی و فیزیکی او؛
- اعمال دقیق و شدید مقررات و قوانین حمایت کننده ایمنی جاده‌ها از طریق طرح اقدام‌های مشترک بین دستگاهی و اهتمام بر اجرای آنها؛
- توسعه روش‌های تأمین مالی با تمرکز بر توسعه مشارکت بخش خصوصی؛
- استفاده حداکثری از ظرفیت‌های تحقیق و توسعه؛
- جمع‌آوری، بروزرسانی و در اختیار گذاشتن داده‌های مورد نیاز (تصادف‌ها، کشته‌شدگان، مصدومان به تفکیک شدت، راه، رفتار کاربران راه، پاسخ‌دهی بعد از تصادف) از طریق توسعه و اشتراک پایگاههای اطلاعاتی مورد نیاز؛
- توسعه مرکز مستقل بررسی و تحلیل عمقی تصادف‌های ترافیکی جاده‌ای با رویکرد توسعه اقدام‌های پیشگیرانه؛
- ظرفیت‌سازی و توانمندسازی سازمان‌های مردم نهاد مرتبط با ایمنی راه؛
- تحلیل و بروزسانی مستمر وضعیت ایمنی جاده‌های کشور در سطوح مختلف از طریق تدوین ساختار پایش و اثرسنجی؛
- ارتقای آموزش‌های عمومی و اختصاصی در سطوح مختلف جامعه، مدارس، دانشگاهها و دستگاه‌های دولتی و غیر دولتی.

وزارت راه و شهرسازی
دبیرخانه کمیسیون ایمنی راههای کشور

پیوست

۱- از خودمان شروع کنیم

الف- نهاد راهبر

- از آن جایی که مدیریت ایمنی جاده‌ها مهم‌ترین رکن در برنامه های ایمنی محسوب می‌گردد، تشکیل مستمر نشست‌های کمیسیون ایمنی جاده‌ها و شورای‌عالی هماهنگی ترافیک با حضور وزرای محترم و اعضای اصلی در سطح ملی نیز تشکیل کمیته‌های ایمنی با حضور و مسئولیت استانداران محترم در سطح استانی از اهم اقدام‌ها می‌باشد.

- دعوت از مقام‌های عالی‌رتبه، مسؤولان، نمایندگان مجلس شورای اسلامی و وزرای عضو کمیسیون ایمنی جاده‌ها و شورای‌عالی هماهنگی ترافیک شهرها در نشست‌های ستادی و استانی قطعاً موجب کسب حمایت‌های مدیریتی و اجرایی ایشان در راستای تحقق اهداف برنامه خواهد شد.

- به منظور فراهم آوردن امکان نظارت مالی نهاد راهبر، لازم است درآمدهای حاصل از محل اخذ جرایم رانندگی و اعتبارات منظور شده در تعرفه‌های بیمه شخص ثالث و مانند آن در اختیار کمیسیون ایمنی جاده‌های کشور قرار گیرد.

ب – پیش‌قدم باشیم تا دیگران باور کنند/ بحران ایمنی جدی است

- تأکید به مدیران و عوامل اجرایی جهت رعایت دقیق ضوابط، مقررات و الزامات برنامه‌های مصوب کمیسیون؛

- تأکید به رعایت کامل مقررات راهنمایی و رانندگی و سرعت مطمئنه توسط رانندگان خودروهای دولتی؛

- رعایت مدت زمان رانندگی مجاز و ایمن برای کاربران و دستگاه‌های اجرایی و پرهیز از رانندگی در زمان خستگی؛

- استفاده اجباری ازکلاه ایمنی و رعایت مقررات توسط راکبان موتورسیکلت‌های دستگاه‌های دولتی؛

- تعیین جرایم بیشتر مثلاً دو برابری برای کاربران دولتی و مؤسسات عمومی؛

- اعمال محدودیت برای کاربران متخلف دولتی و مؤسسات عمومی در استفاده از خودروهای متعلق به مؤسسات مربوط؛

- انعکاس ماهیانه تخلف‌های ثبت شده مربوط به خودروهای دستگاه‌ها و مؤسسات عمومی و دولتی و اعمال برخوردهای قانونی؛

وزارت راه و شهرسازی
دبیرخانه کمیسیون ایمنی راههای کشور

۲- ایمنی موتورسواران

با توجه به این که حدود یک چهارم تصادفهای ترافیکی جادهای و قربانیان ناشی از آن مربوط به موتورسواران، سرنشینان و عابران پیاده در برخورد با موتورسیکلت بوده و تخلف موتورسواران نماد تخلفهای اجتماعی در کشور میباشد، ضرورت دارد به همین میزان نسبت به سرمایهگذاری، فعالیتهای فرهنگی و مدیریت منسجم از طرف پلیس برای تردد ایمن موتورسواران اقدام شود.

- مطالعه کارشناسی در خصوص قانونگریزی موتورسواران؛
- برگزاری میزگرد در خصوص اصلاح رفتار و ترویج فرهنگ ایمنی در صدا و سیما؛
- برگزاری پویشهای مردمی؛
- تهیه برنامههای فرهنگی برای حمایت از پلیس در برقراری نظم تردد موتورسواران؛
- برگزاری جشنوارههای موتورسواران و انتخاب برترینهای ایمنی؛
- نهادینه کردن استفاده از کلاه ایمنی.

۳- مراقبت از کودکان

- استفاده از ظرفیت آموزش و پرورش؛
- برگزاری اردوهای یک روزه دانش آموزان برای آموزش مهارت های ایمنی به ایشان؛
- تشکیل گروه های پیشگام ایمنی در بین نوجوانان و در مدارس؛
- ترویج استفاده از صندلی کودک.

۴- ایمنی حریم و ساماندهی ورودی و خروجی شهرها

با توجه به این که تعداد بسیار زیادی از تصادفهای ترافیکی جادهای در محدوده ورودی و خروجی شهرها اتفاق میافتد قطعاً ساماندهی ایمن این فواصل موجب کاهش چشمگیر تصادفهای مربوط به عابران پیاده و موتورسواران خواهد شد که قریب به نیمی از آمار قربانیان را شامل میشوند و لذا توجه به موارد زیر ضروری است:

وزارت راه و شهرسازی
دبیرخانه کمیسیون ایمنی راههای کشور

- عموماً توسعه شهرها قبل از انجام مطالعات شهرسازی، به دلیل استفاده از بسترهای موجود راه به صورت نـا ایمـن به سمت خروجی شهرها و به نوعی تجاوز به حریم قانونی جاده‌های موجود و ضوابط آنها انجـام مـی‌پـذیرد و لازم است با مدیریت و مسئولیت مراجع استانی نسبت به کنترل، بازبینی و تهیه طرح‌های ساماندهی ایمن این معابر به ویژه اتصال جاده‌های دسترسی در محدوده های ورودی و خروجی شهرها اقدام شود.

- قطعاً تصرف حریم و حاشیه معابر موجب مستعد شدن آن نواحی در بروز تصادف شده و لذا اهتمام در جلوگیری از تصرف آنها توسط دست فروشان خصوصاً در محدوده ورودی و خروجی شـهرها موجـب کـاهش تصـادف در آن مناطق خواهد شد.

۵- رسانه و تبلیغات

برگزاری جشنواره‌های ایمنی و فرهنگی برای طیف‌های مختلف اجتماعی از جمله:

- جشنواره ایمنی رانندگان حرفه‌ای؛
- جشنواره هنری ایمنی دانش آموزان؛
- جشنواره اقدام‌های برتر ایمنی دست‌اندرکاران ایمنی حمل و نقل؛
- تجلیل از اقدام‌های مردمی مؤثر در پیشگیری از سوانح و تلاش در ارتقای ایمنی جاده‌ها؛
- تشویق و حمایت از برگزاری پویش‌های ایمنی در مناطق پر تردد و در حاشیه همایش‌های استانی؛
- اعلام تریبون آزاد ایمنی با همکاری سازمان صدا و سیما و رسانه‌ها در روزهای مختلف و با موضوعاتی از قبیل:
  - مراقبت از کودکان
  - موتورسواران
  - خستگی و خواب‌آلودگی
  - توصیه به ایمنی- امر به معروف
  - کنترل سرعت به عنوان توصیه های حفظ زندگی
  - جلب مشارکت علما و روحانیون و استفاده از تریبون‌های مذهبی

۶- امداد و نجات و مراقبت پس از تصادف

- کلید کاهش کشته‌شدگان ترافیکی جاده‌ای در بالا بردن شاخص دسترسی سریع بـه آمبـولانس و خـدمات پزشـکی است؛
- پذیرش به موقع و مراقبت از مصدومان تصادف‌ها در بیمارستان؛
- ارتقای سامانه اطلاع‌رسانی به واحدهای پاسخگو؛
- ارتقاء سامانه ثبت الکترونیک عملیات و یکپارچه‌سازی داده‌های سازمانها؛

وزارت راه و شهرسازی
دبیرخانه کمیسیون ایمنی راههای کشور

- ارتقای نظام مدیریت رسیدگی به مجروحان تصادف‌های ترافیکی جاده‌ای با توسعه پایگاههای اورژانس پیش-بیمارستانی زمینی، هوایی، ریلی، دریایی، با حمایت نهاد راهبر و تامین منابع مالی؛
- راه‌اندازی پایگاه‌های مشترک امداد جاده‌ای؛
- تکمیل و ارتقای ناوگان عملیاتی اورژانس شامل تعداد، نوع و امکانات.

۷- حمل و نقل بدون حادثه

- اجرای پروژه‌های نمونه ایمنی در برخی از معابر شهری و یا در حد فاصلی از جاده‌های برون شهری با بسیج امکانات مهندسی، نظارتی، امدادی و فرهنگی و جلب توجه عموم به ضرورت تأمین ایمنی در محدوده‌های شهری و یا برون‌شهری.

- تعیین یک روز از هفته با عنوان روز"حمل و نقل بدون تصادف" همانند (سه‌شنبه‌های بدون خودرو)؛
- استفاده از پلیس نامحسوس با هدف نا امن کردن شبکه برای رانندگان متخلف؛
- اضافه کردن ساعت‌های حضور نیروهای نظارتی و امدادی در شبکه جاده‌ها؛
- تعیین مناطقی از جمله جزایر، محورهای شریانی و یا شهرک‌ها به عنوان مناطق نمونه رانندگی.

وزارت راه و شهرسازی
دبیرخانه کمیسیون ایمنی راههای کشور