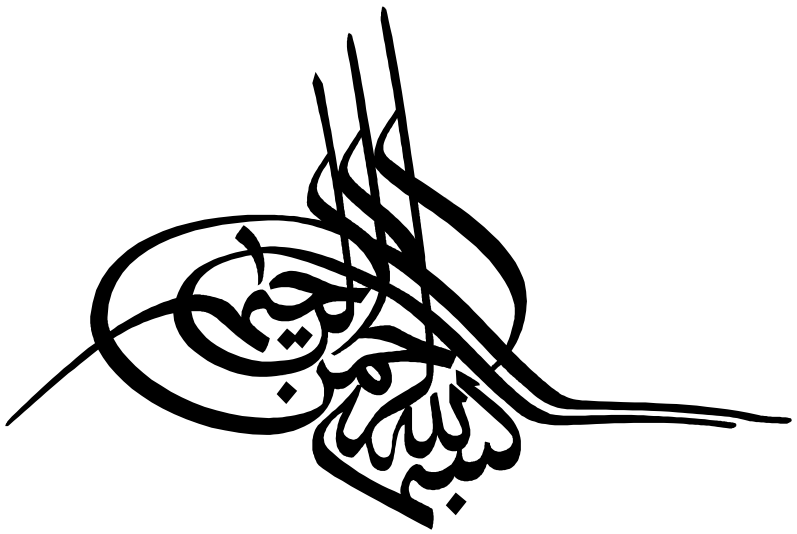

بسم الله الرحمن الرحيم

راهبرد ملی ایمنی راه‌های ایران

(ویرایش دوم)

وزارت راه و ترابري
معاونت آموزش، تحقیقات و فناوري
دبیرخانه کمیسیون ایمني راه‌هاي کشور

عنوان و نام پدیدآور : راهبرد ملی ایمنی راه‌های ایران / [تهیه‌کننده] وزارت راه و ترابری، معاونت آموزش، تحقیقات و فناوری، دبیرخانه کمیسیون ایمنی راه‌های کشور.
مشخصات نشر : تهران: وزارت راه و ترابری، معاونت آموزش، تحقیقات و فناوری، دفتر مطالعات فناوری و ایمنی، ۱۳۸۹.
مشخصات ظاهری : ۵۹ ص.: مصور،جدول، نمودار.
شابک : ۹۷۸-۶۰۰-۵۶۱۵-۱۷-۳ ISBN: 978-600-5615-17-3
وضعیت‌فهرست‌نویسی : فیپا
موضوع : راه‌ها-- ایران-- پیش‌بینی‌های ایمنی.
موضوع : ترافیک-- ایران-- پیش‌بینی‌های ایمنی.
شناسه افزوده : ایران. وزارت راه و ترابری. کمیسیون ایمنی راه‌های کشور. دبیرخانه.
شناسه افزوده : ایران. وزارت راه و ترابری. دفتر مطالعات فناوری و ایمنی.
شماره کتابشناسی ملی : ۲۰۵۳۴۹۳

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

عنوان : **راهبرد ملی ایمنی راه‌های ایران (ویرایش دوم – طبق مصوبه سی‌وهشتمین جلسه کمیسیون ایمنی راه‌های کشور)**
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 : **۸۹/BRCS/۲۸۹**
شابک : **۹۷۸-۶۰۰-۵۶۱۵-۱۷-۳**
نوبت چاپ : **دوم**
تاریخ انتشار : **بهار ۱۳۹۰**
شمارگان : **۱۰۰۰ نسخه**
قیمت : **۳۰۰۰ تومان**
لیتوگرافی : **باران**
چاپ و صحافی : **شامران**
نشانی : **میدان آرژانتین- ابتدای بزرگراه آفریقا- اراضی عباس‌آباد- ساختمان شهیددادمان- وزارت راه و ترابری- طبقه سیزدهم شمالی- دفتر مطالعات فناوری و ایمنی**
تلفکس ۸۸٦٤٦١٣٩ web:www.rahiran.ir
کلیه حقوق برای ناشر محفوظ است

وزارت راه و ترابری
وزیر

بسمه تعالی

شماره : ۱۱/۱۱۳۶۳۵
تاریخ : ۸۸/۹/۱۶
پیوست:

- **سردار سرتیپ مؤمنی**- رییس محترم پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا
- **جناب آقای دکتر افندی زاده**- رییس محترم سازمان راهداری و حمل ونقل جاده‌ای
- **جناب آقای مهندس ارشادمنش**- 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**- رییس محترم مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران
- **جناب آقای مهندس ظهوری‌فر**- مدیر عامل محترم شرکت ارتباطات زیرساخت وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات
- **جناب آقای دکتر خاتمی**- رییس محترم جمعیت هلال احمر کشور
- **جناب آقای دکتر فرشباف ماهریان**- رییس 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، رییس محترم سازمان امداد و نجات جمعیت هلال احمر
- جناب آقای دکتر **معصومی**، رییس محترم مرکز مدیریت حوادث و فوریتهای پزشکی
- جناب آقای دکتر عابدی، رییس 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 حمل‌ونقل در ابعاد مختلف اقتصادی، سیاسی و اجتماعی جوامع امروزی بر کسی پوشیده نیست. حمل‌ونقل یکی از پایه‌های اصلی توسعه پایدار و متوازن در جوامع بشری محسوب شده و در واقع شبکه‌های حمل‌ونقل با مؤلفه‌های مهمی همچون اقتصاد، امنیت و عدالت اجتماعی ارتباط تنگاتنگ دارند. در فرآیند توسعه اقتصادی و اجتماعی کشورها، همبستگی مستقیم میان گسترش حمل‌ونقل و دستیابی به نرخ رشد اقتصادی وجود دارد و فعالیت‌های حمل‌ونقل 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 مسؤولان، کارشناسان و دست‌اندرکاران بخش حمل‌ونقل 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 حمل‌ونقل 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 کلیهٔ 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 (۱۳۹۸-۱۳۸۹) 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. 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 کیاندخت کدخدازاده** و خانم **لیلا سلوکی** تشکر گردد. همچنین از نظرات آقایان دکتر محسن تولیت و میلتون برتین جونز از کارشناسان مشاور سوئیرود 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

عنوان صفحه

۱. مقدمه ۱
۲. وضعیت ایمنی رانندگی در کشور ۳
۳. هزینه‌های ناشی از تصادفات رانندگی ۷
٤. اصول ۹
۵. چشم انداز ۱۱
٦. هدف کمی ۱۱
۷. اهداف راهبردی ۱۱
۷-۱. کاهش تخطی از سرعت مجاز ۱۱
۷-۲. ارتقای ایمنی موتورسیکلت سواران ۱۲
۷-۳. ارتقای ایمنی عابران پیاده ۱٤
۷-٤. کاهش معضل خستگی در رانندگان ۱٦
۷-۵. بهبود وضعیت استفاده از کمربند ایمنی ۱۷
۷-٦. کاهش استعمال مواد مخدر، الکل و مواد محرک ۱۸
۷-۷. بهبود رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی ۱۹
۷-۸. توسعه و بهره‌برداری از نظام جامع اطلاعات تصادفات ۲۱
۷-۹. ارتقای وضعیت طراحی، ساخت و نگهداری ایمن شبکه راه‌ها ۲٤
۷-۱۰. ارتقای ایمنی دسترسی به شبکه راه‌ها ۲۵
۷-۱۱. ارتقای ایمنی وسایل‌نقلیه ۲۷

عنوان صفحه

۷-۱۲. ارتقای سیستم خدمات امداد و نجات، فوریت‌های پزشکی و بیمارستانی تروما ۲۸
۷-۱۳.گسترش سیستم‌های جایگزین وسایل‌نقلیه موتوری شخصی..... ۳۰
۷-۱٤. ارتقاء هماهنگی و مدیریت ایمنی راه‌ها در سطح ملی ۳۱
۷-۱۵. مدیریت منابع در جهت ارتقای ایمنی ۳۲
۷-۱٦. توسعه کمّی و کیفی پژوهش‌های هدفمند در راستای ارتقای ایمنی راه‌ها ۳٤
۸. طرح‌های اجرایی جهت نیل به اهداف ۳٤
۹. نظارت و گزارش‌دهی ۳۵
فهرست منابع ۳٦

فهرست نمودارها

عنوان صفحه

نمودار ۱. روند تغییرات تعداد متوفیان ناشی از تصادفات رانندگی در ایران بین سال‌های ۱۳۷۳ تا ۱۳۸۷ ..... ۳
نمودار ۲. روند تغییرات تعداد وسایل‌نقلیه در حال حرکت در ایران ٤
نمودار ۳. تغییرات جمعیت و تعداد وسایل‌نقلیه در حال حرکت در ایران بین سال‌های ۱۳۷۳ تا ۱۳۸۷ و برآورد تغییرات برای ده سال آینده ۵
نمودار ٤. تغییرات نرخ موتوریزاسیون در سال‌های گذشته و برآورد تغییرات برای ده سال آینده ٦
نمودار ۵. پیش‌بینی وضعیت ایمنی رانندگی در ایران در صورت اتخاذ هریک از رویکردهای مشخص ۷
نمودار ٦. سهم هریک از جزء هزینه‌های ناشی از تصادفات رانندگی ۸

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 وسایل‌نقلیه 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 سیاستگذاری کلان کشور در نظر گرفته شود و با الهام از این کلام الهی (آیه ۳۲ سورهٔ 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 وزارت‌بهداشت،درمان وآموزش پزشکی۷۱۸۰۰۷ نفرازهموطنان مادر تصادفات رانندگی سال۱۳۸۷مجروح 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.

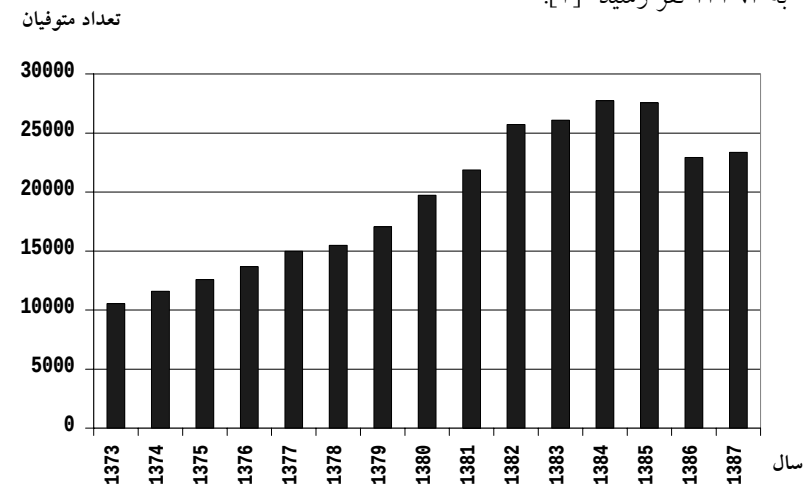
بررسی و مطالعه تجربیات جهانی نشان می‌دهد که می‌توان این شرایط را تغییر داد و در جهت ارتقای ایمنی به‌صورت پایدار گام برداشت. این امر نیازمند یک ساختار مرکزی قوی است که مسؤولیت تدوین و اتخاذ سیاست‌ها و برنامه‌های صحیح و مناسب را بر عهده گیرد و با استفاده از تجربیات جهانی (پرهیز از اشتباهاتی که سایر کشورها 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 مهندسین مشاور سوئیرود، اقدام به تهیه سند راهبرد ملی ایمنی راه‌ها برای یک دوره ۱۰ ساله (۱۳۹۸-۱۳۸۹) نموده است. این سند نقش به‌سزایی در ایجاد هماهنگی‌های بین‌سازمانی و حرکت مستمر در جهت نیل به ایمنی پایدار خواهد داشت.

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

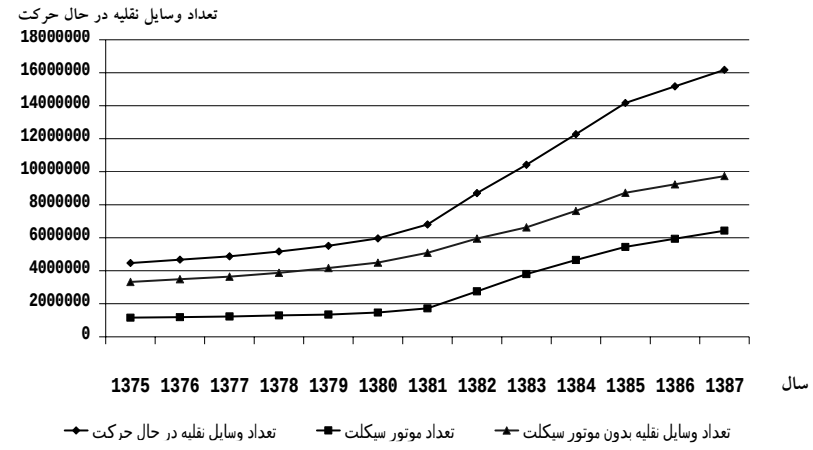
۲. وضعیت ایمنی رانندگی در کشور

آمار تلفات ناشی از تصادفات رانندگی بین سال‌های ۱۳۷۳ تـا ۱۳۸۷ در نمـودار (۱) ارایه شده است. با یک نگاه اجمالی می‌توان بـه ایـن نتیجـه رسـید کـه تعـداد متوفیان ناشی از تصادفات رانندگی تا سال ۱۳۸٤ روند افزایشی داشته کـه از سـال ۱۳۸۵ این روند افزایشی تا حدی کنترل شده و در سال‌های ۱۳۸٦ و ۱۳۸۷ با روند کاهشی مواجه بوده است. تعداد تلفات ناشی از تصادفات رانندگی در سـال ۱۳۸۷ به ۲۳۳٦۲ نفر رسید[۱] [۱].



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

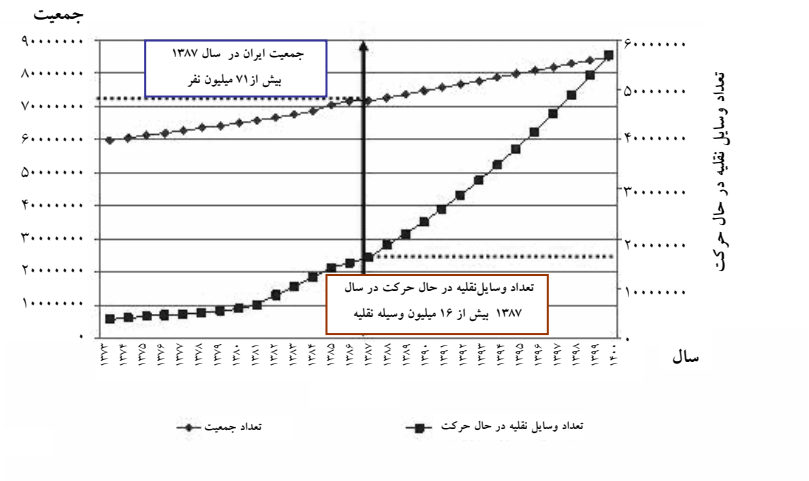
۱. تعداد مرگ و میر ناشی از تصادفات رانندگی در سال ۱۳۸۶ با کـاهش چـشمگیری (۱۶٪) مواجـه بـود کـه بخش عمده آن (حدود ۹٪) می‌تواند به دلایل مختلفی از جمله سـهمیه‌بنـدی سـوخت و اثـر القـایی آن در تیرماه و سرمای شدید هوا در ماههای آخر سال و بخش دیگر آن (حدود ۷٪) می‌تواند به دلیل بهبود پایدار ایمنی رانندگی در کشور باشد [۳].



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

این در حالی است که براساس آمارهای موجود [۲]، تعداد وسایل‌نقلیه در حال حرکت طی سال‌های اخیر به صورت فزاینده‌ای رو به افزایش بوده است به طوریکه در انتهای سال ۱۳۸۷ به بیش از ١٦ میلیون رسید، که بیش از ٦ میلیون آن را موتورسیکلت تشکیل می‌داد، و پیش‌بینی می‌شود در سال ۱۳۹۸، این تعداد به بیش از ٤٥ میلیون برسد.

از سوی دیگر ایران به عنوان یک کشور درحال توسعه با نرخ فزاینده افزایش جمعیت نیز مواجه بوده است، به طوری‌که در ۳۰ سال گذشته جمعیت ایران دو برابر شده است (در انتهای سال ۱۳۸۷جمعیت ایران به بیش از ۷۱ میلیون نفر رسید) [٤]. البته در سال‌های اخیر این نرخ افزایش جمعیت تا حدودی کنترل شده و براساس نتایج مطالعات طرح جامع حمل‌ونقل در ایران، نرخ افزایش جمعیت ایران برای ده سال آینده در حدود ١/٣٤٪ خواهد بود و پیش‌بینی‌ها نشان می‌دهد جمعیت ایران در سال ۱۳۹۸ به بیش از ۷۷ میلیون نفر خواهد رسید [٥].



نمودار ۳: تغییرات جمعیت و تعداد وسایل‌نقلیه در حال حرکت در ایران بین سال‌های ۱۳۷۳ تا ۱۳۸۷ و برآورد تغییرات برای ده سال آینده [۲و٤].

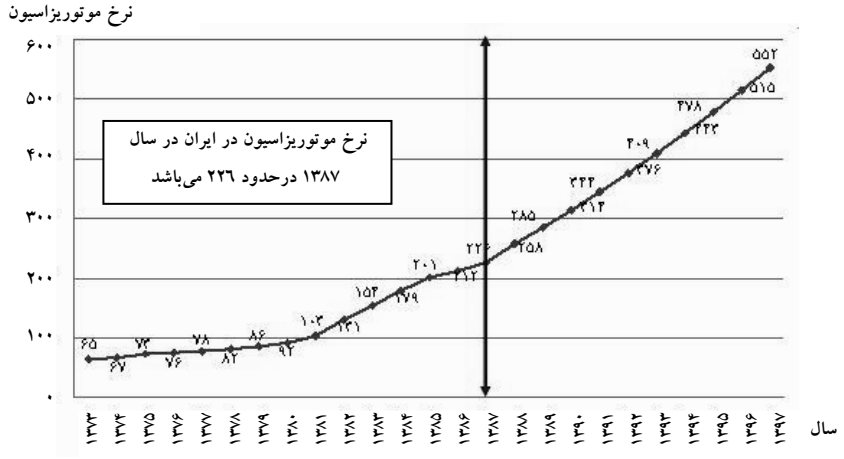
با این حال رشد تعداد وسایل‌نقلیه از میزان افزایش جمعیت پیشی گرفته و نرخ موتوریزاسیون که بیانگر تعداد وسایل‌نقلیه در حال حرکت به ازای هر هزار نفر جمعیت است در سال‌های آتی با روند افزایشی مواجه خواهد بود و برآوردها نشان می‌دهد که این نرخ در ده سال آینده دو برابر خواهد شد[۱].

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 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 درحدود ۲۲٦ است و برآوردها نشان می‌دهد این شاخص در سال ۱۳۹۷ به حدود ۵۵۲ (یعنی دو برابر) افزایش یابد.

2- Consolidation Period

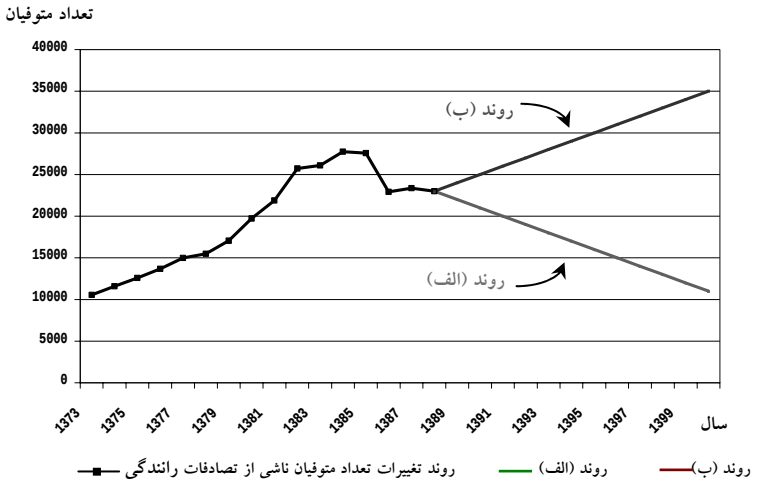
اگر اقدامات هماهنگ میان دستگاهی در جهت دستیابی به ایمنی پایدار به صورت مستمر و سازمان یافته ادامه و گسترش یابد، پس از مدتی کاهش معنی‌دار تصادفات رانندگی و تلفات ناشی از آنها آغاز می‌شود (روند الف در نمودار (۵)). ولی چنانچه کاهش‌های مقطعی در آمار تصادفات رانندگی باعث ایجاد تفکراتی مبنی بر حل مشکل تصادفات 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)).



نمودار ٤: تغییرات نرخ موتوریزاسیون در سال‌های گذشته و برآورد تغییرات برای ده سال آینده.

بررسی روند تغییرات جمعیت و تعداد وسایل‌نقلیه درحال 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 درجهت 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 هریک از رویکردهای مشخص.

۳. هزینه‌های ناشی از تصادفات رانندگی

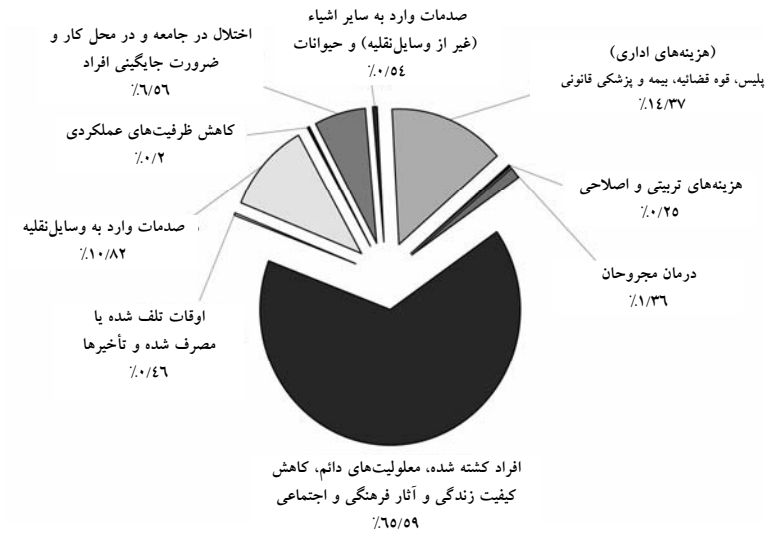
براساس مطالعه‌ای که در سال ۱۳۸۵ در پژوهشکده حمل‌ونقل، وزارت راه‌وترابری انجام گرفت و نتایج آن در جلسه ۲۵ کمیسیون ایمنی راه‌ها به تصویب رسید، مجموع هزینه تصادفات رانندگی در ایران در سال ۱۳۸٤ بالغ بر ۹۵۰۰ میلیارد تومان، یعنی در حدود ۷٪ تولید ناخالص ملی برآورد گردید [٦].

در این مطالعه؛

- رشد متوسط هزینه تصادفات رانندگی در ایران در سال‌های اخیر به نرخ ثابت سال پایه حدود ۱۰/۵٪ و به نرخ جاری حدود ۲٦٪ محاسبه گردید.

- هزینه تصادفات رانندگی برون‌شهری ایران به تنهایی در سال‌های اخیر حدود بیش از ۱۰ برابر بودجه کل ساخت و نگهداری راه‌های کشور بوده است.
- هزینه متوسط یک فوت ناشی از تصادف رانندگی حدود ۲۰۰ میلیون تومان برآورد گردید.
- هزینه متوسط یک معلولیت دائم ناشی از تصادف رانندگی حدود ۳۰۰ میلیون تومان برآورد گردید.

براساس این مطالعه، دسته‌بندی جزء هزینه‌های ناشی از تصادفات رانندگی و سهم هر یک در نمودار (٦) ارایه شده است.



نمودار ٦: سهم هریک از جزء هزینه‌های ناشی از تصادفات رانندگی [٦].

٤. اصول

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

۱. تصادفات رانندگی، اتفاقی نبوده و نتیجه یک اختلال در تعامل سیستم انسان، وسیله نقلیه، راه و محیط می‌باشد و اقدامات باید در جهتی 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 ارایه 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 مسؤولیت 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.

٤. تمامی دستگاه‌هایی که مسؤولیت 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 قابلیتی انجام دهند.

۵. مخارج صرف شده برای ارتقای ایمنی راه، سرمایه‌گذاری بوده و هزینه‌ای نمی‌باشد.
٦. 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.

٦. هدف کمی

- کاهش بیش از ۵۵٪ در شاخص کشته به ۱۰۰ هزار نفر جمعیت در دوره ۱۰ساله به‌طوری که مقدار این شاخص در انتهای سال ۱۳۹۸ به ١٤ برسد (این شاخص در انتهای سال ۱۳۸۷ حدوداً ۳۳ محاسبه گردید).

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 به‌واسطه تصادفات رانندگی و مطالعات متعدد انجام شده از جمله مطالعات جامع ایمنی حمل‌ونقل کشور، ١٦ هدف راهبردی و ۹۵ 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 مسؤول: دستگاه‌های متولی آموزش و فرهنگ‌سازی

دستگاه همکار: ___

راهبرد ۱-۲) تشدید مجازات متخلفان از سرعت مجاز (افزایش مجازات به‌صورت پلکانی)

دستگاه مسؤول: – وزارت راه و ترابری (برون شهری)
– وزارت کشور (درون شهری)
دستگاه همکار: پلیس راهور ناجا

راهبرد ۱-۳) توسعه سیستم‌های نظارت و کنترل درخصوص رانندگی با سرعت غیرمجاز در سطح شبکه راه‌ها با تأکید بر راه‌های پرتصادف (دوربین‌های کنترل سرعت و ...)
دستگاه مسؤول: – وزارت راه و ترابری (برون شهری)
– وزارت کشور (درون شهری)
دستگاه همکار: پلیس راهور ناجا

راهبرد ۱-٤) بکارگیری روش‌های مدیریت سرعت و آرام‌سازی ترافیک در راه‌ها از جمله در مناطق مسکونی و مبادی شهرها
دستگاه مسؤول: – وزارت راه و ترابری (برون شهری)
– وزارت کشور (درون شهری)
دستگاه همکار: ___

۷-۲. ارتقای ایمنی موتورسیکلت‌سواران

راهبرد ۲-۱) ارتقای نظام آموزش موتورسیکلت‌سواران
دستگاه مسؤول: پلیس راهور ناجا
دستگاه همکار: کمیسیون

راهبـرد ۲-۲) تـرویج و توسـعه اسـتفاده از کـلاه و سـایر پوشـش‌هـای ایمنـی (ماننـد دسـتکش، چکمـه و لبـاس مناسـب) بـرای موتورسیکلت‌سواران

دستگاه مسؤول: دستگاه‌های متولی آموزش و فرهنگ‌سازی

دستگاه همکار: وزارت صنایع و معادن

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

دستگاه مسؤول: وزارت صنایع و معادن

دستگاه همکار: ــــ

راهبرد ۲-٤) ارتقا و اجرای استانداردهای اجباری موتورسیکلت

دستگاه مسؤول: مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران

دستگاه همکار: - وزارت صنایع و معادن

- بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران

راهبرد ۲-۵) تشدید مجازات تخلفات خطرناک موتورسـیکلت سـواران از جمله عدم استفاده از کلاه ایمنی

دستگاه مسؤول: - وزارت راه و ترابری

- وزارت کشور

دستگاه همکار: پلیس راهور ناجا

راهبرد ۲-٦) بهبود وضعیت طراحی و ایمن‌سازی راه‌ها براساس نیاز موتورسیکلت سواران

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

- وزارت کشور (درون شهری)

دستگاه همکار: ___

۷-۳. ارتقای ایمنی عابران پیاده

راهبرد ۳-۱) افزایش آگاهی عمومی از خطرات تهدیدکننده عابران‌پیاده

دستگاه مسؤول: دستگاه‌های متولی آموزش و فرهنگ‌سازی

دستگاه همکار: ___

راهبرد ۳-۲) توسعه آموزش‌های ویژه برای آمدوشد ساکنان حاشیه‌راه‌ها

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

- وزارت کشور (درون شهری)

دستگاه همکار: ___

راهبرد ۳-٤) توسعه تجهیزات و زیرساخت‌های ویژه برای آمدوشد ساکنان حاشیه راه‌ها و لزوم آرام‌سازی ترافیک در مناطق مسکونی و مبادی شهرها

دستگاه مسؤول: - 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 عابران‌پیاده

دستگاه مسؤول: - وزارت راه و ترابری (برون شهری)
- وزارت کشور (درون شهری)

دستگاه همکار: پلیس راهور ناجا

راهبرد ۳-٦) توسعه سیستم‌ها و روش‌های نظارت، کنترل و اعمال قانون بر رفتار ترافیکی عابران پیاده

دستگاه مسؤول: - پلیس راهور ناجا
- وزارت راه و ترابری (برون شهری)
- وزارت کشور (درون شهری)

دستگاه همکار: ___

راهبرد ۳-۷) اجباری شدن استاندارد ایمنی وسایل‌نقلیه در برخورد با عابران پیاده

دستگاه مسؤول: مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران

دستگاه همکار: کمیسیون

۷-٤ . کاهش معضل خستگی در رانندگان

راهبرد ٤-۱) افزایش آگاهی رانندگان درخصوص تبعات رانندگی در حین خستگی

دستگاه مسؤول: دستگاه‌های متولی آموزش و فرهنگ‌سازی

دستگاه همکار: ــــ

راهبرد ٤-۲) بهبود و توسعه روش‌ها و سیستم‌های نظارت بر ساعت کاری مجاز رانندگان حمل‌ونقل عمومی بار و مسافر

دستگاه مسؤول: - وزارت راه و ترابری (برون شهری)
- وزارت کشور (درون شهری)

دستگاه همکار: پلیس راهور ناجا

راهبرد ٤-۳) توسعه و تجهیز استراحتگاه‌های بین راهی

دستگاه مسؤول: وزارت راه و ترابری (برون شهری)

دستگاه همکار: ــــ

راهبرد ٤-٤) کاهش یکنواختی محیط راه در مسیرهای طولانی

دستگاه مسؤول: وزارت راه و ترابری (برون شهری)

دستگاه همکار: ــــ

راهبرد ٤-٥) تشدید مجازات رانندگان متخلف از قانون و ضوابط ساعت کاری مجاز

دستگاه مسؤول: وزارت راه و ترابری (برون شهری)

دستگاه همکار: پلیس راهور ناجا

راهبرد ٤-٦) توسعه روش‌های مناسب کاهش خروج وسایل‌نقلیه از مسیر

دستگاه مسؤول: وزارت راه و ترابری (برون شهری)

دستگاه همکار: ___

راهبرد ٤-٧) توسعه سامانه‌های درون خودرویی مؤثر بر هشدار خواب‌آلودگی

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

– وزارت کشور (درون شهری)

دستگاه همکار: پلیس راهور ناجا

راهبرد ۵–۳) توسعه روش‌های 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 ۵–٤) بهبود طراحی و فناوری ساخت کمربند ایمنی و کلاه ایمنی متناسب با انواع وسایل‌نقلیه تولید داخل

دستگاه مسؤول: وزارت صنایع و معادن

دستگاه همکار: ___

۷–٦. کاهش استعمال مواد مخدر، الکل و مواد محرک

راهبرد ٦–۱) افزایش آگاهی نسبت به تبعات رانندگی تحت تأثیر مواد مخدر، الکل و مواد محرک

دستگاه مسؤول: دستگاه‌های متولی آموزش و فرهنگ‌سازی

دستگاه همکار: ___

راهبرد ٦–۲) توسعه قوانین بازدارنده، درخصوص رانندگی تحت تأثیر مواد مخدر، الکل و مواد محرک

دستگاه مسؤول: وزارت کشور

دستگاه همکار: کمیسیون

راهبرد ٦-۳) توسعه ابزارهای بازدارنده و کنترلی رانندگی تحت تأثیر مواد مخدر، الکل و مواد محرک

دستگاه مسؤول: پلیس راهور ناجا

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

- وزارت کشور (درون شهری)

- وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی

راهبرد ٦-٤) تشدید و توسعه اعمال قانون در مورد مصرف مواد مخدر، الکل و مواد محرک توسط رانندگان

دستگاه مسؤول: پلیس راهور ناجا

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

- وزارت کشور (درون شهری)

راهبرد ٦-۵) توسعه روش‌های نظارت و کنترل رانندگان به خصوص رانندگان حمل‌ونقل عمومی بار و مسافر

دستگاه مسؤول: - 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 مسؤول: دستگاه‌های متولی آموزش و فرهنگ‌سازی

دستگاه همکار: ___

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

دستگاه مسؤول: دستگاه‌های متولی آموزش و فرهنگ‌سازی

دستگاه همکار: ___

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

دستگاه مسؤول: پلیس راهور ناجا

دستگاه همکار: کمیسیون

راهبرد ۷-٤) استانداردسازی و نظارت بر آموزشگاه‌ها و مراکز آموزش رانندگی در سطح کشور

دستگاه مسؤول: وزارت کشور

دستگاه همکار: - پلیس راهور ناجا

- وزارت راه و ترابری

راهبرد ۷-۵) بازنگری و به روز نمودن قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی با لحاظ کردن افزایش بازدارندگی

دستگاه مسؤول: وزارت کشور

دستگاه همکار: - پلیس راهور ناجا

- وزارت راه و ترابری

راهبرد ۷-٦) اجرای سیستم ارزیابی رانندگان مبتنی بر امتیاز برای تمامی رانندگان در سراسر کشور

دستگاه مسؤول: - 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 مسؤول: پلیس راهور ناجا

دستگاه همکار: - وزارت راه و ترابری

- وزارت کشور

راهبرد ۷-۸) ارتقای مهارت‌های تخصصی نیروی پلیس

دستگاه مسؤول: پلیس راهور ناجا

دستگاه همکار: ــــ

راهبرد ۷-۹) ارتقای توان عملیاتی و تجهیزاتی نیروی پلیس به ویژه در برخورد با رانندگی‌های خطرناک

دستگاه مسؤول: پلیس راهور ناجا

دستگاه همکار: ــــ

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 مسؤول: - وزارت راه و ترابری (برون شهری)

– وزارت کشور (درون شهری)

دستگاه همکار: پلیس راهور ناجا

۷-۸. 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 مسؤول: 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 مسؤول: 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 مسؤول: کمیسیون

دستگاه همکار: - پلیس راهور ناجا
- وزارت راه و ترابری
- سازمان پزشکی قانونی کشور
- وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی

راهبرد ۸-٤) نظام‌مند نمودن و تسهیل دسترسی به اطلاعات تصادفات برای کلیه کاربران ذیربط

دستگاه مسؤول: 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 مسؤول: کمیسیون

دستگاه همکار: ــــ

راهبرد ۸-٦) بهبود روش ارزیابی عملکرد متولیان و دست‌اندرکاران ایمنی راه در جهت دستیابی به اهداف راهبردی تعیین‌شده به کمک سیستم جامع اطلاعات تصادفات

دستگاه مسؤول: کمیسیون

دستگاه همکار: ــــ

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 مسؤول: - 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 مسؤول: - 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 مسؤول: - وزارت راه و ترابری (برون شهری)

- وزارت کشور (درون شهری)

دستگاه همکار: ___

راهبرد ۹-٤) توسعه و بهبود نظام بازدید ایمنی راه‌های موجود

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

- وزارت کشور (درون شهری)

دستگاه همکار: ___

راهبرد ۹-۵) توسعه نظام بازرسی ایمنی راه‌ها درخصوص طرح‌ها و پروژه‌های راهسازی جدید و در دست مطالعه

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

- وزارت کشور (درون شهری)

دستگاه همکار: ___

راهبرد ۹-٦) بهبود وضعیت ایمنی مبادی ورودی و عبوری از مناطق مسکونی

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

- وزارت کشور (درون شهری)

دستگاه همکار: ___

راهبرد ۹-۷) بهبود وضعیت ایمنی ترافیک در هنگام عملیات ساخت و نگهداری راه‌ها

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

- وزارت کشور (درون شهری)

دستگاه همکار: ___

راهبرد ۹-۸) اجرای نظام اولویت‌بندی ایمن‌سازی شبکه راه‌ها (درجه‌بندی ایمنی)

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

- وزارت کشور (درون شهری)

دستگاه همکار: ___

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

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

- وزارت کشور (درون شهری)

دستگاه همکار: ___

راهبرد ۱۰-٤) محدودسازی میزان دسترسی راه‌های فرعی به راه‌های اصلی مطابق ضوابط

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

- وزارت کشور (درون شهری)

دستگاه همکار: ___

۷-۱۱. ارتقای ایمنی وسایل‌نقلیه

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

دستگاه مسؤول: 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 مسؤول: وزارت صنایع و معادن

دستگاه همکار: مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران

راهبرد ۱۱-۳) جلوگیری از واردات وسایل‌نقلیه فاقد استانداردهای ایمنی

دستگاه مسؤول: مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران

دستگاه همکار: پلیس راهور ناجا

راهبرد ۱۱-٤) اجرای نظام درجه‌بندی ایمنی وسایل‌نقلیه

دستگاه مسؤول: 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 وسایل‌نقلیه با تاکید بر کنترل‌های ایمنی

دستگاه مسؤول: – وزارت راه و ترابری (برون شهری)
– وزارت کشور (درون شهری)
دستگاه همکار: پلیس راهور ناجا

راهبرد ۱۱-٦) ترغیب کاربرد فناوری‌های نوین در وسایل‌نقلیه در جهت حفظ جان راننده و سرنشینان و عابران پیاده
دستگاه مسؤول: وزارت صنایع و معادن
دستگاه همکار: مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران

راهبرد ۱۱-۷) نوسازی ناوگان فرسوده باری و مسافری
دستگاه مسؤول: – 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 وسیله‌نقلیه از کمربند ایمنی و کنترل سرعت روی وسایل‌نقلیه
دستگاه مسؤول: وزارت صنایع و معادن
دستگاه همکار: مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران

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

راهبرد ۱۲-۱) ارتقای نظام مدیریت رسیدگی به تصادفات و مصدومان
دستگاه مسؤول: 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 مسؤول: 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 مسؤول: وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی
دستگاه همکار: ــــــ

راهبرد ۱۲–٤) ارتقا و توسعه سیستم‌های ارتباطی اطلاع‌رسانی و فرآیند پاسخگویی درخصوص حوادث رانندگی
دستگاه مسؤول: 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 مسؤول: - 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 ۱۲-٦) توسعه آموزش‌های عمومی بهبود رفتار و اقدامات کاربران راه بعد از وقوع تصادف

دستگاه مسؤول: - دستگاه‌های متولی آموزش و فرهنگ‌سازی

دستگاه همکار: کمیسیون

۷-۱۳. گسترش سیستم‌های جایگزین وسایل‌نقلیه موتوری شخصی

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

دستگاه مسؤول: دستگاه‌های ذیربط

دستگاه همکار: ___

راهبرد ۱۳-۲) توسعه شبکه حمل‌ونقل عمومی یکپارچه

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

- وزارت کشور (درون شهری)

دستگاه همکار: ___

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

دستگاه مسؤول: دستگاه‌های ذیربط

دستگاه همکار: ___

راهبرد ۱۳-٤) ترویج فرهنگ تجارت الکترونیک در بین مردم

دستگاه مسؤول: دستگاه‌های ذیربط

دستگاه همکار: ___

۱٤-۷. ارتقای هماهنگی و مدیریت ایمنی راه‌ها در سطح ملی

راهبرد ۱٤-۱) ارتقای جایگاه نهاد متولی هماهنگی و مدیریت ایمنی راه در سطح ملی (کمیسیون ایمنی راه‌ها)

دستگاه مسؤول: کمیسیون

دستگاه همکار: دستگاه‌های ذیربط

راهبرد ۱٤-۲) توسعه هماهنگی و مدیریت ایمنی در سطوح استانی و محلی

دستگاه مسؤول: کمیسیون

دستگاه همکار: دستگاه‌های ذیربط

راهبرد ۱٤-۳) بهبود و توسعه سطح برنامه‌ریزی و سیاستگذاری در حوزه ایمنی راه

دستگاه مسؤول: کمیسیون

دستگاه همکار: دستگاه‌های ذیربط

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

دستگاه مسؤول: کمیسیون

دستگاه همکار: دستگاه‌های ذیربط

راهبرد ۱۴-۵) ارتقا و توسعه دانش تخصصی ایمنی حمل‌ونقل نزد متولیان و دست اندرکاران حمل‌ونقل کشور

دستگاه مسؤول: 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 مسؤول: کمیسیون

دستگاه همکار: دستگاه‌های ذیربط

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

دستگاه مسؤول: کمیسیون

دستگاه همکار: دستگاه‌های ذیربط

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

دستگاه مسؤول: کمیسیون

دستگاه همکار: دستگاه‌های ذیربط

راهبرد ۱۵-٤) بهبود شرایط و بسترهای لازم برای جذب منابع بخش‌های خصوصی و سازمان‌های مردمی غیردولتی

دستگاه مسؤول: کمیسیون

دستگاه همکار: دستگاه‌های ذیربط

راهبرد ۱۵-۵) اهتمام به جذب منابع و اعتبارات مربوط به سازمان‌های بین‌المللی جهت سرمایه‌گذاری در ایمنی راه‌ها

دستگاه مسؤول: کمیسیون

دستگاه همکار: دستگاه‌های ذیربط

راهبرد ۱۵-٦) توسعه مشارکت صنعت بیمه و سایر بنگاه‌های اقتصادی در سرمایه‌گذاری پروژه‌های ایمنی راه

دستگاه مسؤول: بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران

دستگاه همکار: ــــ

راهبرد ۱۵-۷) اجرای قانون بیمه شخص ثالث و ارایه پوشش بیمه‌ای مناسب به دارندگان وسایل‌نقلیه موتوری، جهت جبران خسارات وارد به اشخاص ثالث

دستگاه مسؤول: بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران

دستگاه همکار: ــــ

۷-۱٦. توسعه کمّی و کیفی پژوهش‌های هدفمند در راستای ارتقای ایمنی راه‌ها

راهبرد ۱٦-۱) توسعه پژوهش‌های کاربردی درخصوص سوانح و تصادفات رانندگی

دستگاه مسؤول: کمیسیون

دستگاه همکار: دستگاه‌های ذیربط

راهبرد ۱٦-۲) ایجاد مرکز یا پژوهشگاه ویژه ایمنی و تصادفات رانندگی

دستگاه مسؤول: وزارت راه و ترابری

دستگاه همکار: وزارت علوم، تحقیقات و فناوری

راهبرد ۱٦-۳) ایجاد مرکز تحقیقات و آزمایشگاه عملکردی علایم و تجهیزات ایمنی

دستگاه مسؤول: وزارت راه و ترابری

دستگاه همکار: ــــ

راهبرد ۱٦-٤) ایجاد مرکز تحقیقات و آزمایشگاه عملکردی ایمنی خودرو با هدف انجام آزمایش‌های ارزیابی ایمنی خودروها

دستگاه مسؤول: مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران

دستگاه همکار: وزارت صنایع و معادن

راهبرد ۱٦-۵) حمایت و پشتیبانی از پژوهشگران و مراکز پژوهشی ایمنی

دستگاه مسؤول: 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 دورهٔ 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 وسایل‌نقلیه 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.

٤- "سرشماری جمعیت ایران در سال ۱۳۸۵"، مرکز آمار ایران.

۵- "طرح جامع حمل‌ونقل کشور"، معاونت آموزش، تحقیقات و فناوری وزارت راه و ترابری، ۱۳۸۸.

٦- "برآورد هزینه تصادفات ترافیکی راه‌های ایران و ارایه نرم‌افزار مربوطه"، پژوهشکده حمل‌ونقل وزارت راه و ترابری، ۱۳۸۵.

۷- "گزارش مطالعاتی طرح جامع ایمنی راه‌ها"، پژوهشکده حمل‌ونقل وزارت راه و ترابری، ۱۳۸۵.

۸- سیاست‌ها و طرح راهبردی کشورهای استرالیا، نیوزلند، انگلیس، ایرلند، چک و اسلواکی، آفریقای جنوبی، ترکیه، یونان و مالزی.

References

1- "Traffic accident fatalities statistics, 1994 – 2008", Iran legal medicine organization (LMO).

2- "The moving vehicles statistics, 1994 – 2008", Police – e – Rah Iran (Rahvar Naja).

3- "Analyzing Report of Iran's Traffic safety Situation", March – December 2008", The NRSC secretariat.

4- "Iran population statistics in 2006", statistical center of Iran.

5- "Comprehensive Transportation Studies in Iran", Deputy of Education, Research and Technology of Road and Transportation ministry, 2009.

6- "Estimation of the Costs of Traffic Accidents in Iran's rural roads", Iran transport research institute, 2006.

7- "Iran's Comprehensive Road Safety Studies", Study Report, Transportation Research Institute, Road and Transportation Ministry, 2006.

8- Policies and strategic plans of some countries including Australia, New Zealand, United kingdom, Republic of Ireland, Czech Republic, Slovakia, South Africa, Turkey, Greece and Malaysia.

1- The situation of each determined strategic goal
2- The situation of each activity and its results
3- Recognized activities in action plans and their efficiency and proficiency
4- Performance evaluation of road safety authorities.

Responsible Organization:
- Institute of Standard and Industrial Research of Iran

Associate Organization:
- Ministry of Industries & Mines

e. Support of road safety experts and institutes

Responsible Organization:
- Safety Commission

Associate Organization:
- Concerned organizations

8. Action Plans to Achieve the Strategic Goals

All the authorities concerned in road safety should provide annual programs and submit them to the NRSC[1]. To achieve the goals of this strategic plan, 5-year action plans should be prepared by cooperation of the member organizations of the NRSC, 1 year before beginning of the period. In these action plans evaluation indices are determined quantitatively. At the end of this 5-year period, achieved results are studied and evaluated which are the bases for the next 5-year action plan. This trend will guarantee implementation of the most efficient measures during the period of plans.

9. Supervision and Reporting

National Road Safety Commission has to provide required supervision and evaluation system to achieve the goals of this strategic plan. The evaluation result is reported annually which should include:

1.National Road Safety Commission

g. Enforcement of laws related to insurance coverage for motor vehicles to compensate third party loss

Responsible Organization:
- Central Insurance of Iran

Associate Organization: ___

7.16. Purposeful Development of Research to Achieve Sustainable Road Safety

a. Develop practical research into traffic accidents

Responsible Organization:
- Safety Commission

Associate Organization:
- Concerned organizations

b. Establish research centers or institutes specialized in safety and traffic accidents at national level

Responsible Organization:
- Ministry of Roads and Transportation

Associate Organization:
- Ministry of Science, Research and Technology

c. Establish research centers or institutes specialized in traffic signs and safety equipment

Responsible Organization:
- Ministry of Roads and Transportation

Associate Organization: ___

d. Establish research centers or institutes specialized in vehicle safety performance

Associate Organization:
- Concerned organizations

c. Efficient expenditure of allocated budget for road safety

Responsible Organization:
- Safety Commission

Associate Organization:
- Concerned organizations

d. Further coordination to absorb the NGOs & private section resources

Responsible Organization:
- Safety Commission

Associate Organization:
- Concerned organizations

e. Attempt to absorb international organizations resources to invest in road safety development

Responsible Organization:
- Safety Commission

Associate Organization:
- Concerned organizations

f. Improve partnership of insurance & other economical agencies to invest in road safety projects

Responsible Organization:
- Central Insurance of Iran

Associate Organization: ___

Associate Organization:
- Concerned organizations

d. Improve partnership of the NGOs in road safety

Responsible Organization:
- Safety Commission

Associate Organization:
- Concerned organizations

e. Improve specialty knowledge of authorities in road safety

Responsible Organization:
- Safety Commission

Associate Organization:
- Organizations Trustee for Education and Culture

7.15. Resource Management for Safety Improvement

a. Increase the budget allocated to road safety

Responsible Organization:
- Safety Commission

Associate Organization:
- Concerned organizations

b. Systematize allocation of required budget for road safety

Responsible Organization:
- Safety Commission

Responsible Organization:
- Concerned organizations

Associate Organization: ___

d. Promote E-commerce culture

Responsible Organization:
- Concerned organizations

Associate Organization: ___

7.14. Improve Coordination in Safety Management at National Level

a. Promote the position of coordinator authority of safety management at National Level

Responsible Organization:
- Safety Commission

Associate Organization:
- Concerned organizations

b. Promote coordination of safety management at provincial & local level

Responsible Organization:
- Safety Commission

Associate Organization:
- Concerned organizations

c. Improve policy making & planning in road safety

Responsible Organization:
- Safety Commission

- Interior Ministry (Urban)

Associate Organization:
- Iranian Red Crescent Society
- Ministry of Health and Medical Education
- NAJA Traffic Police
- Vehicle rescue companies

f. Develop training courses for improvement of road users behavior after crash occurrence

Responsible Organization:
- Organizations Trustee for Education and Culture)

Associate Organization:
- Safety Commission

7.13. Improve Alternative Public Transportation Systems to Passenger Cars

a. Encourage use of mass transportation systems

Responsible Organization:
- Concerned organizations

Associate Organization: ___

b. Improve integrated public transportation network

Responsible Organization:
- Ministry of Roads and Transportation (Interurban)
- Interior Ministry (Urban)

Associate Organization: ___

c. Improve E-service systems

Responsible Organization:
- Ministry of Health and Medical Education

Associate Organization:
- Iranian Red Crescent Society
- Ministry of Roads and Transportation
- Interior Ministry
- NAJA Traffic Police

c. Organize and promote a network for trauma, medical and retrieval services

Responsible Organization:
- Ministry of Health and Medical Education

Associate Organization: ___

d. Improve informative system to notify road traffic accidents

Responsible Organization:
- Safety Commission

Associate Organization:
- Iranian Red Crescent Society
- Ministry of Roads and Transportation
- NAJA Traffic Police
- Interior Ministry
- Ministry of Health and Medical Education
- Ministry of Information and Communication Technology

e. Organize and promote a network for non medical rescue services by concerned authorities

Responsible Organization:
- Ministry of Roads and Transportation (Interurban)

g. Renovation of old passenger and freight fleet

Responsible Organization:
- Ministry of Roads and Transportation (Interurban)
- Interior Ministry (Urban)

Associate Organization:
- Ministry of Industries & Mines

h. Installation of warning equipment for fastening seatbelt and speed control on vehicles

Responsible Organization:
- Ministry of Industries & Mines

Associate Organization:
- Institute of Standard and Industrial Research of Iran

7.12. Improve Trauma, Medical and Retrieval Services

a. Improve emergency medical services for road traffic casualties

Responsible Organization:
- Safety Commission

Associate Organization:
- Iranian Red Crescent Society
- Ministry of Roads and Transportation
- NAJA Traffic Police
- Ministry of Health and Medical Education

b. Organize and promote a network emergency medical services

c. Prohibit the importations of vehicles wanting in safety standards specially commercial vehicles

Responsible Organization:
- Institute of Standard and Industrial Research of Iran

Associate Organization:
- NAJA Traffic Police

d. Implementation of vehicle safety rating system

Responsible Organization:
- Safety Commission

Associate Organization:
- Institute of Standard and Industrial Research of Iran
- Ministry of Industries & Mines
- NAJA Traffic Police

e. Improve vehicle periodic inspection system, putting emphasis on safety controls

Responsible Organization:
- Ministry of Roads and Transportation (Interurban)
- Interior Ministry (Urban)

Associate Organization:
- NAJA Traffic Police

f. Encourage the use of new technologies to reduce fatalities in traffic accidents

Responsible Organization:
- Ministry of Industries & Mines

Associate Organization:
- Institute of Standard and Industrial Research of Iran

Responsible Organization:
- Ministry of Roads and Transportation (Interurban)
- Interior Ministry (Urban)

Associate Organization: ___

d. Restrict the access from minor roads to main roads according to the regulations such as mandatory revising of road construction projects

Responsible Organization:
- Ministry of Roads and Transportation (Interurban)
- Interior Ministry (Urban)

Associate Organization: ___

7.11. Improve Vehicle Safety

a. Control and supervision on vehicle manufacturers according to the existing safety standards

Responsible Organization:
- Institute of Standard and Industrial Research of Iran

Associate Organization:
- Ministry of Industries & Mines
- NAJA Traffic Police

b. Obligate vehicle manufacturers to produce vehicles according to international safety standards

Responsible Organization:
- Ministry of Industries & Mines

Associate Organization:
- Institute of Standard and Industrial Research of Iran

Responsible Organization:
- Ministry of Roads and Transportation (Interurban)
- Interior Ministry (Urban)

Associate Organization: ___

h. Road safety rating

Responsible Organization:
- Ministry of Roads and Transportation (Interurban)
- Interior Ministry (Urban)

Associate Organization: ___

7.10. Improve Safety of Access to Road Network

a. Management of roadside land use development, considering network access situation

Responsible Organization:
- Ministry of Roads and Transportation (Interurban)
- Interior Ministry (Urban)

Associate Organization: ___

b. Regulate and control of existing access in road network

Responsible Organization:
- Ministry of Roads and Transportation (Interurban)
- Interior Ministry (Urban)

Associate Organization: ___

c. Prevent the anomalous construction in right of way

c. Improve black spot treatment system in existing road network and revealing untreated segments by installing traffic signs

Responsible Organization:
- Ministry of Roads and Transportation (Interurban)
- Interior Ministry (Urban)

Associate Organization: ___

d. Improve road safety inspection system (in existing road network)

Responsible Organization:
- Ministry of Roads and Transportation (Interurban)
- Interior Ministry (Urban)

Associate Organization: ___

e. Improve road safety audit system in new roads, under study and under construction road projects

Responsible Organization:
- Ministry of Roads and Transportation (Interurban)
- Interior Ministry (Urban)

Associate Organization: ___

f. Improve safety in residential zones and city entrances

Responsible Organization:
- Ministry of Roads and Transportation (Interurban)
- Interior Ministry (Urban)

Associate Organization: ___

g. Improve traffic safety in working zones

Responsible Organization:
- Safety Commission

Associate Organization: ___

f. Improve evaluation methodology of road safety authorities' performance to achieve the determined strategic goals by the comprehensive crash data system.

Responsible Organization:
- Safety Commission

Associate Organization: ___

7.9. Improve Safe Planning, Construction and Maintenance of Road Network

a. Improve low cost safety measures approach

Responsible Organization:
- Ministry of Roads and Transportation (Interurban)
- Interior Ministry (Urban)

Associate Organization: ___

b. Improve roadside safety (removing obstacles, modifying slopes,…)

Responsible Organization:
- Ministry of Roads and Transportation (Interurban)
- Interior Ministry (Urban)

Associate Organization: ___

Responsible Organization:
- Safety Commission

Associate Organization:
- NAJA Traffic Police
- Ministry of Roads and Transportation
- Iranian Legal Medicine Organization
- Ministry of Health and Medical Education
- Ministry of Information and Communication Technology

c. Standardize and improve the crash data quality

Responsible Organization:
- Safety Commission

Associate Organization:
- NAJA Traffic Police
- Ministry of Roads and Transportation
- Iranian Legal Medicine Organization
- Ministry of Health and Medical Education

d. Organize and facilitate accessibility to the crash data bank for the users concerned

Responsible Organization:
- Safety Commission

Associate Organization:
- NAJA Traffic Police
- Ministry of Roads and Transportation
- Iranian Legal Medicine Organization
- Ministry of Health and Medical Education

e. Improve evaluation methodology of road safety plans & measures by the comprehensive crash data system

i. Improve the police operational abilities and equipment

Responsible Organization:
- NAJA Traffic Police

Associate Organization: ___

j. Development of specialty training courses for road users especially for public transport drivers to have more acquaintance with traffic regulations

Responsible Organization:
- Ministry of Roads and Transportation (Interurban)
- Interior Ministry (Urban)

Associate Organization:
- NAJA Traffic Police

7.8. Development and Implementation of A Comprehensive Crash Data Bank

a. Develop and improve a comprehensive crash data bank system

Responsible Organization:
- Safety Commission

Associate Organization:
- NAJA Traffic Police
- Ministry of Roads and Transportation
- Iranian Legal Medicine Organization
- Ministry of Health and Medical Education

b. Complete and improve the required infrastructure for crash data collection

- Ministry of Roads and Transportation

e. Revision and updating the current traffic regulations, considering their preventive effects

Responsible Organization:
- Interior Ministry

Associate Organization:
- NAJA Traffic Police
- Ministry of Roads and Transportation

f. Implementation of a driver evaluating system based on points for all drivers

Responsible Organization:
- Ministry of Roads and Transportation (Interurban)
- Interior Ministry (Urban)

Associate Organization:
- NAJA Traffic Police

g. Purposeful Control and supervision on aggressive driving

Responsible Organization:
- NAJA Traffic Police

Associate Organization:
- Ministry of Roads and Transportation
- Interior Ministry

h. Improve the police specialty abilities

Responsible Organization:
- NAJA Traffic Police

Associate Organization: ___

Responsible Organization:
- Ministry of Roads and Transportation (Interurban)
- Interior Ministry (Urban)

Associate Organization:
- NAJA Traffic Police

7.7. Improvement of Traffic Regulation Observance

a. Increase the public awareness of driving regulations

Responsible Organization:
- Organizations Trustee for Education and Culture

Associate Organization: ___

b. Increase risk perception by road users

Responsible Organization:
- Organizations Trustee for Education and Culture

Associate Organization: ___

c. Improve training system for taking and renewal of driving license

Responsible Organization:
- NAJA Traffic Police

Associate Organization:
- Safety Commission

d. Standardization and supervision on driving schools

Responsible Organization:
- Interior Ministry

Associate Organization:
- NAJA Traffic Police

Responsible Organization:
- Organizations Trustee for Education and Culture

Associate Organization: ___

b. Develop preventive regulations against impaired driving

Responsible Organization:
- Interior Ministry

Associate Organization:
- Safety Commission

c. Develop preventive and controlling measures against impaired driving

Responsible Organization:
- NAJA Traffic Police

Associate Organization:
- Ministry of Roads and Transportation (Interurban)
- Interior Ministry (Urban)
- Ministry of Health and Medical Education

d. Intensify and expand law enforcement against impaired driving

Responsible Organization:
- NAJA Traffic Police

Associate Organization:
- Ministry of Roads and Transportation (Interurban)
- Interior Ministry (Urban)

e. Develop supervision and control methods, especially for public transport drivers

Responsible Organization:
- Organizations Trustee for Education and Culture

Associate Organization: ___

b. Develop preventive regulations to encourage wearing seatbelt and helmet

Responsible Organization:
- Ministry of Roads and Transportation (Interurban)
- Interior Ministry (Urban)

Associate Organization:
- NAJA Traffic Police

c. Improve supervisory systems and methods to control seatbelt and helmet wearing by drivers and occupants

Responsible Organization:
- NAJA Traffic Police
- Ministry of Roads and Transportation (Interurban)
- Interior Ministry (Urban)

Associate Organization: ___

d. Improve the design and technology of seatbelt and helmet appropriate to domestic produced vehicles

Responsible Organization:
- Ministry of Industries & Mines

Associate Organization: ___

7.6. Reduction of Impaired Driving

a. Increase the public awareness of impaired driving consequences

d. Reduce road monotony in long distances

Responsible Organization:
- Ministry of Roads and Transportation (Interurban)

Associate Organization: ___

e. Intensification of penalties for offending against authorized working hours

Responsible Organization:
- Ministry of Roads and Transportation (Interurban)

Associate Organization:
- NAJA Traffic Police

f. Improve proper methods for reducing vehicle run- off

Responsible Organization:
- Ministry of Roads and Transportation (Interurban)

Associate Organization: ___

g. Development of In-vehicle systems affecting drowsiness warning

Responsible Organization:
- Ministry of Industries & Mines

Associate Organization:
- Ministry of Roads and Transportation

7.5. Encourage the Use of Seatbelt

a. Increase the public awareness of preventive effects of seatbelt and helmet

g. Obligate vehicle manufacturers to apply safety standards for reducing pedestrians' fatalities and injuries in traffic accidents

Responsible Organization:
Institute of Standard and Industrial Research of Iran

Associate Organization:
Safety Commission

7.4. Drivers' Fatigue Reduction

a. Increase drivers awareness of consequences of driving while fatigued

Responsible Organization:
- Organizations Trustee for Education and Culture

Associate Organization: ___

b. Improve and develop supervisory systems and methods to control authorized working hours of public transport drivers

Responsible Organization:
- Ministry of Roads and Transportation (Interurban)
- Interior Ministry (Urban)

Associate Organization:
- NAJA Traffic Police

c. Develop and equip the rest areas

Responsible Organization:
- Ministry of Roads and Transportation (Interurban)

Associate Organization: ___

c. Manage pedestrian access to road network

Responsible Organization:
- Ministry of Roads and Transportation (Interurban)
- Interior Ministry (Urban)

Associate Organization: ___

d. Develop infrastructures and equipment for transportation of roadside residents and traffic calming in residential regions and city entrances

Responsible Organization:
- Ministry of Roads and Transportation (Interurban)
- Interior Ministry (Urban)

Associate Organization: ___

e. Improve road geometric design and safety, considering pedestrians' needs

Responsible Organization:
- Ministry of Roads and Transportation (Interurban)
- Interior Ministry (Urban)

Associate Organization:
- NAJA Traffic Police

f. Develop supervisory systems and methods to control pedestrians' traffic behavior

Responsible Organization:
- NAJA Traffic Police
- Ministry of Roads and Transportation (Interurban)
- Interior Ministry (Urban)

Associate Organization: ___

e. Intensification of penalties for dangerous offenses committed by motorcyclists like not-wearing safety helmet

Responsible Organization:
- Ministry of Roads and Transportation (Interurban)
- Interior Ministry (Urban)

Associate Organization:
- NAJA Traffic Police

f. Improve road geometric design and safety, considering motorcyclists' needs

Responsible Organization:
- Ministry of Roads and Transportation (Interurban)
- Interior Ministry (Urban)

Associate Organization: ___

7.3. Pedestrians Safety Improvement

a. Increase the public awareness of pedestrians' threatening risks

Responsible Organization:
- Organizations Trustee for Education and Culture

Associate Organization: ___

b. Develop special traffic training for roadside residents

Responsible Organization:
- Organizations Trustee for Education and Culture

Associate Organization:
- Ministry of Roads and Transportation (Interurban)
- Interior Ministry (Urban)

7.2. Motorcyclists Safety Improvement

a. Advance motorcyclists training system

Responsible Organization:
- NAJA Traffic Police

Associate Organization:
- Safety Commission

b. Encourage the use of helmet and other safety equipment by motorcyclists such as gloves, boots and suitable clothes

Responsible Organization:
- Organizations Trustee for Education and Culture

Associate Organization:
- Ministry of Industries & Mines

c. Equip motorcycles with automated speed control systems

Responsible Organization:
- Ministry of Industries & Mines

Associate Organization: ___

d. Promote mandatory motorcycle standards

Responsible Organization:
- Institute of Standard and Industrial Research of Iran

Associate Organization:
- Ministry of Industries & Mines
- Central Insurance of Iran

7.1. Excessive Speed Reduction

a. Increase drivers' awareness of over-speeding results

Responsible Organization:
- Organizations Trustee for Education and Culture

Associate Organization: ___

b. Increase the penalties for unauthorized speeds (ascending fines which eventuate in vehicle suspension)

Responsible Organization:
- Ministry of Roads and Transportation (Interurban)
- Interior Ministry (Urban)

Associate Organization:
- NAJA Traffic Police

c. Development of supervision and monitoring systems to prevent over-speeding in the roads network. (speed cameras, …)

Responsible Organization:
- Ministry of Roads and Transportation (Interurban)
- Interior Ministry (Urban)

Associate Organization:
- NAJA Traffic Police

d. Speed management especially in residential areas and city entrances.

Responsible Organization:
- Ministry of Roads and Transportation (Interurban)
- Interior Ministry (Urban)

Associate Organization:___

10. Required investments and legal supports in order to reinforce the organizations involved in road safety should be done by government. In addition, government should support these organizations in order to proper implementation of approved duties.
11. Achieving the mentioned gaols of this strategic plan is due to creation of required stimulus and appropriate measures by policy makers at National Level.

5. Vision

Safe road for all

6. Target

This Strategy aims to reduce the index of road fatalities (the number of traffic fatalities per 100,000 population) by 55% during a 10 year period. The index was 33 in 2007 and by implementation of this strategic plan it is anticipated it will be about 14 by 2019.

Furthermore, considerable reduction in the number of injury and damage accidents is predictable.

7. Strategic objectives

To achieve the target of this 10 year strategic plan, 16 strategic objectives and 95 distinct approaches are determined based on Iran's road safety comprehensive studies considering traffic accidents as one of the main factors threatening public health. These objectives and approaches are as follows:

3. Road safety is a multilateral problem and several organizations and ministries are responsible for its improvement. The only way to improve road safety is close collaboration of all responsible organizations and stakeholders thrangh a scientific and systematic approach;
4. All the road safety authorities should have the capacity to design and implement effective safety measures in their sector, so they should take actions to develop such capacity;
5. Expenditure on road safety is an "**investment**" not a "**cost**".
6. Road safety improvement actions should be permanent and durable and according to scientific, logical and regional approaches. In the way that according to accident data bank analysis, infrastructural and fundamental problems are recognised and suitable pre-planned actions are implemented. Then the results of implementations are analysed and evaluated regularly.
7. Partnership approach between governmental and private sectors and the NGOs is the best way to improve road safety;
8. All stakeholders must have access to crash data bank that leads into efficient interventions which should be implemented in each sector;
9. Various road users are not disposed to equal safety levels and in order to expand social justice, the characteristics of each group should be notified and considered, such as Pedestrians, cyclists, handicapped and disabled persons,…

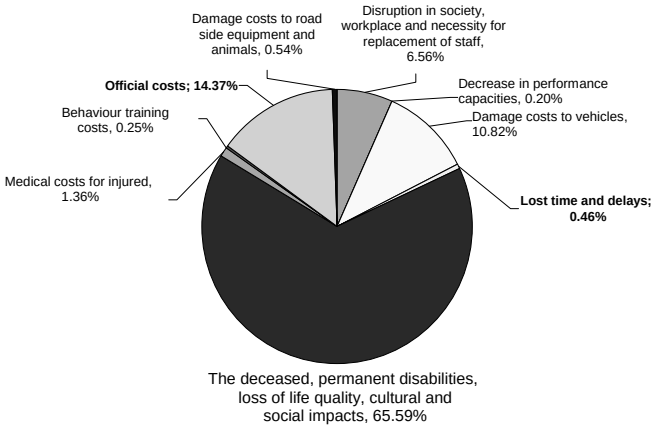


Diagram 6: Detailed costs of road traffic accidents.

4. Principles

The experiences of succeeded countries in road safety development show that there are some rules which should be accepted by experts, politicians and authorities before taking any action. Some of these principles are as below:

1. Traffic accidents are not "accidental". They occur because of a failure in human - vehicle - road system. Efforts should be made in a way that the number of such failures and their consequences reduces;
2. Transportation authorities should provide a system which not only redresses human limitations and encourage safer users' behaviour but also provides a "forgiving" road environment. Therefore, if an error is made, there would be a chance of recovery;

3. Traffic Accidents Costs

Based on the studies of Transportation Research Institute (2006) and its results which were approved in the 25th session of Road Safety Commission, the whole cost of Iran's traffic accidents in 2005 was estimated at 9500 billion Tomans (around 9500 million US dollars) which equals to %7 of GDP. Furthermore:

- The average growth of Iran's traffic accidents cost in recent years was calculated about %10.5 at flat rate of base year and about %26 at current rate.
- The traffic accidents cost for Iran's rural roads in recent years was 10 times more than the total budget of roads' construction and maintenance.
- The average cost of a decease consequent on traffic accident was estimated about 200 million Tomans (200000 US dollars).
- The average cost of a permanent disability consequent on traffic accident was estimated about 300 million Tomans (300000 US dollars).

According to this study, diagram 6 presents the classification and share of detailed costs consequent on traffic accident.

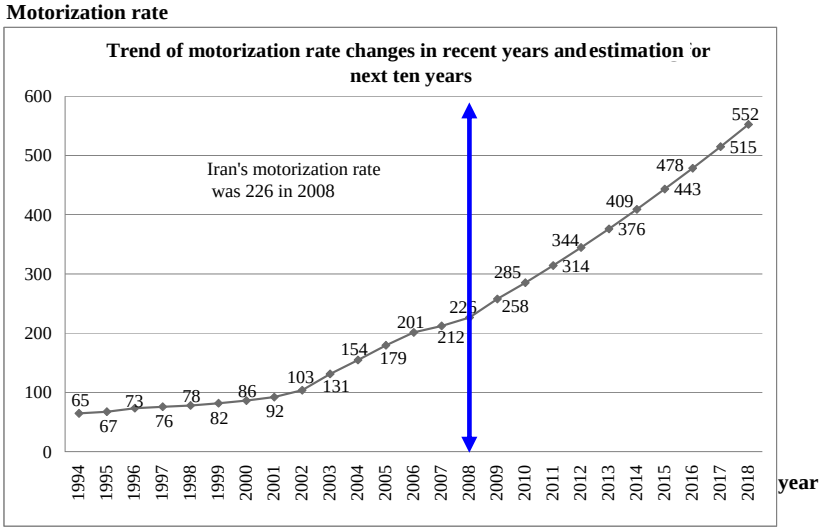


Diagram 4: Motorization rate in the recent years and estimation for the next 10 years.

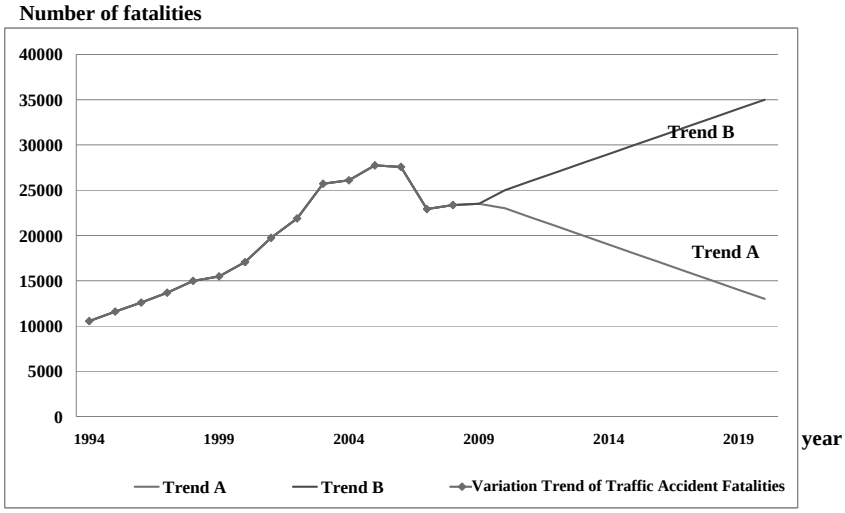


Diagram 5: Estimation of Iran's traffic safety situation considering adoption of each determined approach.

The vehicle growth has surpassed the population increase trend and motorization rate which demonstrates the number of moving vehicles per 10000 population, will face an incremental trend in the coming years. The estimations show that this rate will double in the next 10 years.[1]

Consideration of the number of traffic accidents and their consequent fatalities demonstrates that Iran is in the consolidation stage that is critical. All of the countries which succeeded in controlling and reducing traffic accidents and their consequent fatalities, were at this stage sometime. The studies in these countries demonstrate that if concordant inter – departmental actions develop and expand continuously in order to reach sustainable safety, a significant reduction of traffic accidents and their consequent fatalities will commence afterwards (trend A in diagram 5). But if provisional reductions in traffic accidents result in the belief that the problem of traffic accident has been solved and the efficiency of investments of organizations decreases and their actions continue inconsistently; after a few years, not only trend of the number of traffic accidents and their consequent fatalities will not be controlled, but also their incremental trend will strengthen (trend B in diagram 5).

Variation of population and the number of moving vehicles in Iran confirm that if all the organizations involved in safety do not work concordantly within the framework of a comprehensive program in order to achieve sustainable safety at National Level, not only the current trend of consolidation and control of traffic accidents will not be maintained, but also the number of fatalities will increase.

1-Iran's motorization rate was 226 in 2008 and it estimeated that this rate will double (around 552) by 2018.

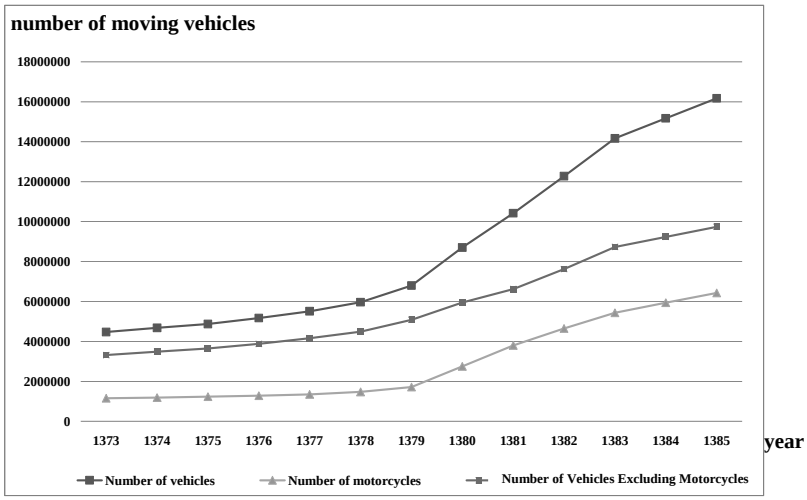


Diagram 2: Number of moving vehicles trend in Iran [2].

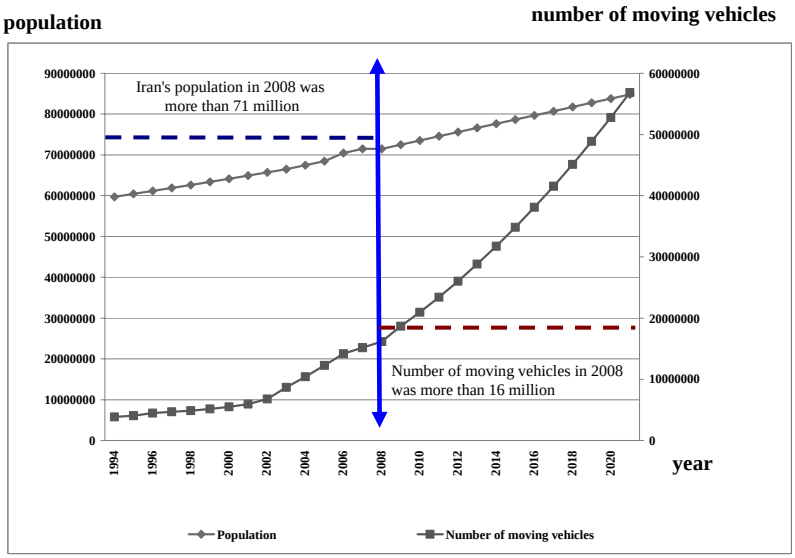


Diagram 3: Variation of Iran's population and the number of moving vehicles trend (1994 – 2008) and estimation for the next 10 years [2, 4].

existing figures [2], the number of moving vehicles have increased accumulatively in recent years. The moving vehicles were more than 16 million at the end of 2008, motorcycles comprised more than 6 million of that. It is estimated that it will reach to more than 45 million by 2019.

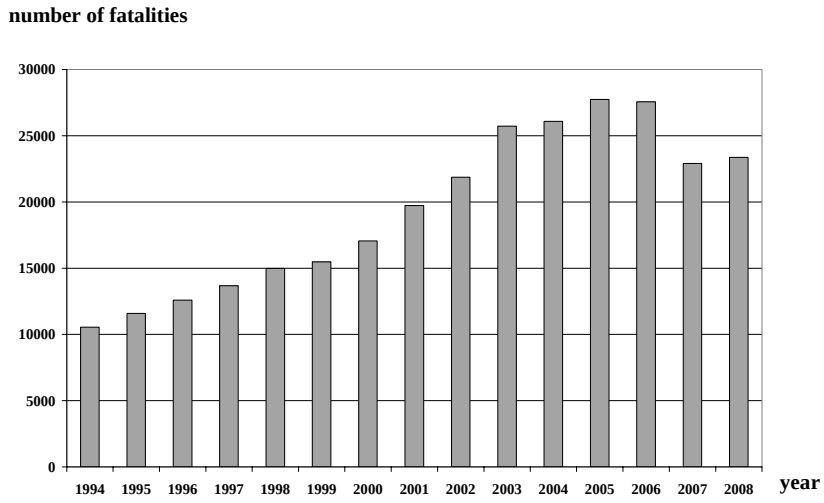


Diagram 1: Road traffic fatalities trend (1994 – 2008) [1].

Furthermore, Iran has faced incremental rate of population growth as in the past 30 years Iran's population has doubled (Iran had a population of 71 million at the end of 2008) [4]. In recent years, the rate of population growth has been controlled relatively and based on the results of "Comprehensive Transportation Studies in Iran", it will be around %1.34 for the next 10 years. Estimations show that Iran's population will be more than 77 million by 2019 [5].

---

rationing and its inductive effect in summer and severe cold in winter; and the other part (around %7) could be because of sustainable traffic safety improvement in the country [3].

policies and programs. Due to the use of these studies (avoiding other countries' mistakes) and efficient structures and measures in safety improvement, in a sustainable state, Iran can be introduced as a good example and model on the region level or even on the world over.

Progressive countries in safety have succeeded to restrain and reduce traffic accidents, generally within strategic plans' framework. Similarly in Iran, if strategies are determined correctly and possess adequate financial / administrative support, they leave positive effects on road safety. Therefore, the Road Safety Commission Secretariat (RSCS) has provided the national road safety strategic plan for a ten year period (2010 – 2019) which was prepared through the accomplished studies in the country (including Iran's Comprehensive Road Safety Studies) and studies of other countries. This document has an important role in creation of inter - departmental cooperation and continuous movement toward sustainable safety.

It is hoped that remarkable reduction in fatalities, injuries and damages of traffic accidents will be realized which is required taking responsibility by all the strata of society.

2. Traffic Safety Situation in Iran

Diagram 1 shows the fatality statistics of traffic accidents from 1994 to 2008. The number of the deceased in traffic accidents had an ascending trend until 2005. Since 2006, this trend was controlled relatively and in 2007 – 2008 there was a descending trend. In 2008, 23362 persons were killed in consequence of traffic accidents[1]. Whereas, according to the

1- The number of traffic accident fatalities had a remarkable reduction in 2007 (%16), the major part of this could be because of various reasons such as fuel

1. Introduction

Traffic accidents have become a social problem all around the world which conduce to death of lots of people and obtrude enormous costs upon the society. In Iran, which is on the stage of accumulative growth of vehicles and consequently the increase in number of traffic accidents and their costs, this issue should be considered much seriously.

Each person is sui generis and irreplaceable. It is not acceptable that over 23000 persons of our citizens lose their lives and more than 700000 become injured every year[1]. The fatalities of traffic accidents are comparable with the number of martyrs of 8-year forced war (between Iraq and Iran)[2].

Consideration and investment in traffic safety, implementation of multi-lateral actions and essential measures to control and reduce accidents, must be envisioned in major policy making of the country as a priority. The importance of this matter can be found also from The Holy Quran where it says “who saves a life, he saves all the lives of the world.”[3]

Road safety is a multi-lateral problem, so organizations can not override the ever increasing safety problem besetting the country on their own. Therefore, efficient cooperation of all the involved organizations is necessary.

Global studies show that this situation can be changed and permanent improved safety can be achieved. This requires a powerful central organization which undertakes the responsibility of preparation and adoption of appropriate

---

1- Based on Health ministry statistics, 718007 Iranians were injured in traffic accidents in 1387 (2008).

2- Over this period, 218767 Iranians were martyred(over 27000 individuals per year).

3- Sura Maede, Verse 32.

7.15. Resource Management for Safety Improvement **32**

7.16. Purposeful Development of Rresearch to Achieve Sustainable Road Safety **34**

8. Action Plans to Achieve the Strategic Goals ***35***

9. Supervision and Reporting ***35***

References ***37***

Contents:

1. Introduction *1*

2. Traffic Safety Situation in Iran *2*

3. Traffic Accidents Costs *7*

4. Principles *8*

5. Vision *10*

6. Target *10*

7. Strategic Objectives *10*

7.1. **Excessive Speed** *Reduction* **11**

7.2. Motorcyclists Safety Improvement **12**

7.3. Pedestrians Safety Improvement **13**

7.4. Drivers' Fatigue Reduction **15**

7.5. Encourage the Use of Seatbelt **16**

7.6. Reduction of Impaired Driving **17**

7.7. Improvement of Traffic regulation Observance **19**

7.8. Development and Implementation of A Comprehensive Crash Data Bank **21**

7.9. Improve Safe Planning, Construction and Maintenance of Road Network **23**

7.10. Improve Safety of Access to Road Network **25**

7.11. Improve Vehicle Safety **26**

7.12. Improve Trauma, Medical and Retrieval Services ... **28**

7.13. *Improve Alternative Public Transportation systems to Passenger Cars* **30**

7.14. Improve Ccoordination in Safety Management at National Level **31**

(2010 – 2019) by taking advantage of the proposal presented by the Bureau of Technology and Safety Studies, results of Iran's Comprehensive Road Safety Studies, the experiences of progressive countries and viewpoints of all the NRSC members.

This strategic plan was approved in the 31st session of the NRSC on September 22nd, 2009 and was notified through the notification No.11/113635 on December 7th, 2009 by the head of the NRSC. This document has an important role in developing coordination between involved organizations to achieve sustainable road safety.

At the end, it is necessary to thank specially Mr. Mehran Ghorbani for the preparation management of this document and the other collaborators: Mr. Shahin Shabani, Mr. Hamidreza Safi, Mr. Mohsen Rahimi, Mrs. Kiandokht Kadkhodazadeh, Mr. Hormoz Zakeri, Ms. Leila Solouki and SWEROAD consultant engineering.

It is hoped that remarkable reduction in fatalities, injuries and damages derived from traffic accidents will be realized that is required taking responsibility by all the strata of society.

Nasser Pourmoalem
Deputy of Education, Research and Technology
& The Secretary of National Road Safety Commission

Preface

The role of transportation in different economic, political and social aspects of modern societies is significant. Transportation is one of the main principles for sustainable development of society. In fact, transportation network is closely in relation with economy, social justice and security. In the procedure of social and economic development of countries, there is a direct correlation between transportation improvement and economic growth rate. Transportation activities are among fundamental and infrastructural activities, necessary for economic improvement and reformation.

Considering the high rate of road traffic accidents in Iran, one of the most important troubles for transportation policy-makers and other involved authorities is safety promotion for all road users. Today, the society expends huge costs for road traffic accidents and their consequent fatalities and many efforts have been done; but the desired results have not been yet achieved. Whereas road safety issue needs an integrated management system, considering the lack of coordination between road safety measures, we decided to prepare proper safety strategy in order to achieve an integrated approach in national level. Progressive countries in road safety have succeeded to restrain and reduce traffic accidents, generally whitin strategic plans' framework. Similarly in Iran, if strategies are determined correctly and possess adequate financial / administrative support, they leave positive effects on road safety. Therefore, the Road Safety Commission Secretariat (RSCS) has provided the national road safety strategic plan for a ten year period

Ministry of Roads and Transportation
Deputy of Education, Research and Technology
The Bureau of Technology & Safety Studies
Road Safety Commission Secretariat
13th Floor, Dadman Building, Road & Transport Ministry, Africa Exp.
Tehran, 1519713111 ,Iran
Website: www.rahiran.ir
www.imenirah.ir

Second Edition 2010

All rights reserved.

This Strategic Plan was developed and compiled in the Bureau of Technology & Safety Studies

Ministry of Roads and Transportation
Deputy of Education, Research and Technology
The Bureau of Technology & Safety Studies

IRAN's Road Safety Strategic Plan (IRSSP, 2010, 2019- 2nd Edition)

ROAD SAFETY COMMISSION SECRETARIAT
December 2009