

ارزیابی مدیریت و مهندسی ایمنی در ارتقای ایمنی رانندگی در ایران

تاریخ دریافت: ۱۳۹۰/۰۲/۲۰

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۰/۰۶/۲۳

دکتر ناصر پورمعلم^۱

مهران قربانی^۲

هرمز ذاکری^۳

چکیده

تصادفات رانندگی به‌عنوان یک دغدغه جهانی مطرح و درحال گسترش در کشورهای درحال توسعه است. این معضل از سوی سازمان ملل متحد و سازمان بهداشت جهانی به‌عنوان یکی از چهار عامل اصلی تهدیدکننده سلامت و جان انسان‌ها تعیین شده و رسیدگی عاجل مطابق کشورهای موفق مورد درخواست قرار گرفته است. برنامه‌ریزی برای بهبود ایمنی رانندگی لازمه توجه به دو بخش مهندسی ایمنی و مدیریت ایمنی است. براساس تجربه کشورها مدیریت ایمنی با هدف هماهنگی و همسان‌سازی فعالیت‌ها میان سازمان‌های مسئول و مرتبط با موضوع امری ضروری و لازمه رسیدن به ایمنی پایدار در رانندگی است. تجربه موفق ایران در مدیریت کلان ایمنی رانندگی با تشکیل کمیسیون ایمنی راه‌ها از سال ۱۳۸۲ مؤید این مطلب است. پس از تشکیل کمیسیون ایمنی راه‌ها، اعضاء برای برنامه‌ریزی و هماهنگی در مقابله با این مسئله به یک اتفاق نظر واحد رسیده و برنامه‌های ویژه‌ای توسط اعضاء تهیه و به اجراء درآمد. ازجمله این برنامه‌ها تهیه طرح راهبرد ملی ایمنی راه‌ها، تهیه طرح‌های آماری و تحلیل اطلاعات، اجرای طرح‌های ویژه در ایام خاص و تعطیلات و برنامه‌ریزی برای هماهنگی اعضاء در اجرای طرح‌های ایمن‌سازی و خدمات‌رسانی در سطح شبکه راه‌ها می‌باشد. مهار رشد تلفات فزاینده تصادفات رانندگی سال‌های ۱۳۸۴ و ۱۳۸۵ حاصل برنامه‌ریزی موفق در سطح مدیریت ایمنی راه و تلاش موثر دستگاه‌های عضو کمیسیون ایمنی راه‌هاست. نتایج این مطالعه نشان داد که انتخاب رویکرد سیستمی در حل معضل تصادفات رانندگی، ایجاد کمیسیون، کمیته یا کارگروه ویژه در مجلس برای بهبود ایمنی در کشور، تعیین متولی آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی و فعال‌سازی و توسعه فعالیت‌های کمیسیون‌های اجرایی ایمنی استان‌ها می‌تواند در ارتقای ایمنی رانندگی در کشور مؤثر باشد.

کلیدواژه‌ها: تصادفات، مدیریت ایمنی، مهندسی ایمنی، کمیسیون ایمنی راه‌ها.

۱ استادیار رشته حمل و نقل دانشگاه اصفهان، E.mail: dnpm@ikiu.ac.ir

۲ مدیر کل دفتر مطالعات فناوری و ایمنی، وزارت راه و شهرسازی، E.mail: mehran_ghorbani@yahoo.com

۳ رئیس گروه ایمنی دفتر مطالعات فناوری و ایمنی، وزارت راه و شهرسازی، E.mail: zakeri@rahiran.ir

مقدمه و بیان مسئله

تصادفات رانندگی به‌عنوان یک دغدغه جهانی مطرح و در حال گسترش در کشورهای در حال توسعه است و از سوی سازمان ملل متحد و سازمان بهداشت جهانی به‌عنوان یکی از چهار عامل اصلی تهدیدکننده سلامت و جان انسان‌ها تعیین شده و رسیدگی عاجل مطابق کشورهای موفق مورد درخواست قرار گرفته است. به طوری که ده سال آینده دهه ایمنی رانندگی در جهان تعیین شده است و در طی آن با سرمایه‌گذاری‌های مناسب و برنامه‌ریزی شده تلفات ناشی از تصادفات رانندگی باید تا ۵۰ درصد کاهش یابد. براساس پیش‌بینی تغییر در درجه‌بندی ده علت مهم مرگ زودهنگام ناشی از بیماری یا صدمات در جهان (سازمان بهداشت جهانی، ۲۰۱۰)؛ تلفات ناشی از تصادفات رانندگی از نهمین عامل مرگ و میر به سومین عامل در دهه آینده خواهد رسید (جدول یک). از طرفی پیش‌بینی شده است، در صورت ادامه روند موجود، تلفات رانندگی به بیش از ۶۸ درصد در سطح جهان رشد خواهد داشت که این وضعیت برای کشورهای در حال توسعه به مراتب شدیدتر خواهد بود، (جدول یک) (سازمان بهداشت جهانی، ۲۰۱۰). با توجه به قرارگیری ایران در مرحله خاصی از رشد وسایل نقلیه، تصادفات رانندگی هم اکنون در رتبه دوم این فهرست قرار دارد. این اهمیت به دلیل آثار اقتصادی، اجتماعی و سلامت مترتب بر تصادفات رانندگی است. نرخ رشد تولید ناخالص داخلی (GDP) در سال‌های اخیر ۶/۶۶ درصد در سال می‌باشد ولی سالانه حدود ۷ درصد از تولید ناخالص داخلی (GDP) در تصادفات جاده‌ای از بین می‌رود (پژوهشکده حمل و نقل، ۱۳۸۸).

جدول یک: پیش‌بینی تغییر در درجه‌بندی ده علت مهم مرگ زود هنگام ناشی از بیماری یا

صدمات در جهان (سازمان بهداشت جهانی، ۲۰۰۹ و ۲۰۱۰)

سال ۲۰۱۰ - نوع بیماری یا صدمات	سال ۱۹۹۰ - نوع بیماری یا صدمات
نارسایی قلبی	عفونت‌های تنفسی
افسردگی‌های مزمن	اسهال
تصادفات رانندگی	زایمان
مغزی و رگی	افسردگی‌های مزمن
بیماری‌های مزمن ریوی	نارسایی قلبی
عفونت‌های تنفسی	مغزی و رگی
سل	سل
جنگ	سرخک
اسهال	تصادفات رانندگی
ایدز	ناهنجاری‌های مادرزادی

جدول دو: پیش‌بینی تلفات رانندگی در مناطق مختلف جهان (سازمان بهداشت جهانی، ۲۰۱۰)

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

تصادفات رانندگی در ایران نیز در دهه گذشته یکی از دغدغه‌های اصلی مسئولان و مردم بوده است. حوادثی که سالانه ده‌ها هزار نفر از هموطنان‌مان را به کام مرگ می‌فرستد و صدها هزار نفر را دچار معلولیت و جراحات شدید می‌کند. براساس آخرین تحقیقات صورت گرفته بر مبنای آمار سال ۱۳۸۶ هزینه تصادفات رانندگی در ایران بیش از ۱۸ هزار میلیارد تومان است که در مقایسه با هزینه چهار هزار میلیارد تومانی عمرانی وزارت راه و ترابری بسیار قابل توجه بوده و جای تامل دارد (پژوهشکده حمل و نقل، ۱۳۸۸).

آثار کلان تصادفات رانندگی بر جامعه

تصادفات بر هر سه بعد اقتصاد، بهداشت و سلامت روحی و روانی جامعه آثار منفی دارد. این آثار به شرح زیر می‌باشد.

الف) تصادفات یک معضل اقتصادی برای جامعه: نرخ رشد تولید ناخالص داخلی (GPP^4) در سال‌های اخیر ۶/۷ درصد در سال می‌باشد ولی سالانه حدود ۷ درصد از تولید ناخالص داخلی (GPP) در تصادفات جاده‌ای از بین می‌رود. به طوری که ایران حداقل به طور مستقیم و غیرمستقیم روزانه بیش از ۲۰ میلیارد تومان در تصادفات رانندگی زیان می‌بیند (پژوهشکده حمل و نقل، ۱۳۸۸).

ب) تصادفات یک معضل و تهدیدکننده سلامت جامعه: براساس آمار وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی، حوادث رانندگی دومین عامل مرگ و میر در ایران است (در آمار جهانی رده نهم به این عامل تعلق دارد) که ۶۰ درصد جراحات و تلفات ناشی از حوادث متعلق به حوزه حوادث رانندگی هستند (در آمار جهانی این رقم ۲۵ درصد است) (پژوهشکده حمل و نقل، ۱۳۸۸).

ج) تصادفات یک معضل اجتماعی جامعه: تلفات و جراحات ناشی از تصادفات رانندگی تاثیر عظیمی بر خانواده‌ها دارد. بیش از ۲۵۰ هزار کشته و مجروح به این

1Gross Domestic Product

معناست که یک چهارم میلیون خانوار به سمت فقر می‌روند. ظرف مدت ۱۰ سال گذشته ۲/۷ میلیون خانواده مستقیماً با از دست دادن درآمد و یا هزینه‌های ناشی از مراقبت از افراد مجروح یا معلول دائمی درگیر بوده‌اند (سالنامه آماری سازمان پزشکی قانونی، ۷۹-۸۸). اگر تعداد افراد هر خانواده ۴ نفر در نظر گرفته شود بگیریم، بیش از ۱۰ میلیون ایرانی (۱۴ درصد از جمعیت) مستقیماً با این مسئله درگیر بوده‌اند.

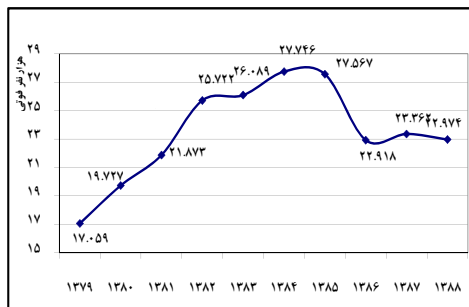
توجه به این نکته نیز قابل توجه است: در طول ۱۲ سال گذشته تعداد افراد بیشتری در مقایسه با شهدای جنگ تحمیلی با عراق (۲۵۰ هزار نفر) در سوانح رانندگی جان خود را از دست داده‌اند. هر ساله تعداد افراد بیشتری را نیز در مقایسه با زلزله بم در سال ۱۳۸۲ (۲۵ هزار کشته و ۵۰ هزار مجروح) به صورت کشته و مجروح از دست می‌دهیم. از طرف دیگر، هر روزی که ایجاد مدیریت موثر ایمنی به تاخیر بیافتد دچار عواقب جبران ناپذیری خواهیم شد.

بررسی روند تغییرات تلفات رانندگی

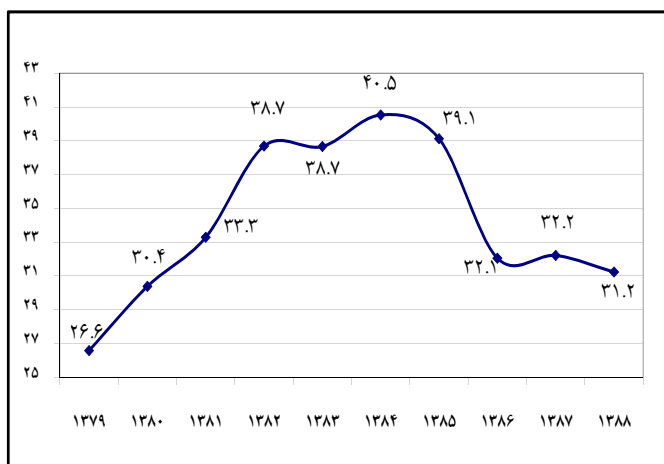
آمار تلفات ناشی از تصادفات رانندگی بین سال‌های ۱۳۷۹ تا ۱۳۸۸ در نمودار یک ارائه شده است (سازمان پزشکی قانونی، ۷۹-۸۸). با یک نگاه اجمالی می‌توان به این نتیجه رسید که تعداد متوفیان ناشی از تصادفات رانندگی تا سال ۱۳۸۴ (آغاز به کار دولت نهم) روند صعودی داشته که از سال ۱۳۸۵ این روند صعودی تا حدی کنترل شده و در سال‌های ۱۳۸۶ تا ۱۳۸۸ با روند کاهشی مواجه بوده است. تعداد تلفات ناشی از تصادفات رانندگی در سال ۸۸ به ۲۲۹۷۴ نفر رسیده است. در واقع با تلاش‌های صورت گرفته روند رشد مثبت تلفات جاده‌ای در سال ۱۳۸۵ کنترل (رشد منفی ۶۵ درصد) و در سال ۱۳۸۶ روند رشد کاهش یافته و رشد منفی ۱۵ درصد را به خود اختصاص داده است.

همچنین براساس شاخص‌های ارزیابی ایمنی رانندگی که در سطح دنیا نیز پذیرفته شده است و معیارهای جمعیت و وسایل نقلیه موتوری را در نظر می‌گیرد، وضعیت ایمنی رانندگی به مراتب بهبود یافته و به عنوان شاخصی برای بیان فعالیت

مثبت دولت در این بخش محسوب می‌شود. دو شاخص کشته به یکصد هزار نفر جمعیت و کشته به ده هزار وسیله نقلیه در شکل‌های دو و سه ارایه شده است.

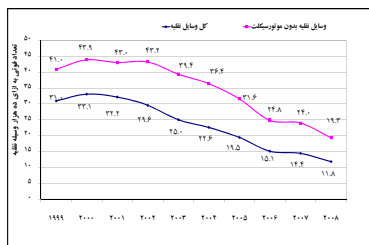


نمودار یک: آمار تعداد متوفیان ناشی از تصادفات رانندگی در دهه گذشته (آماري سازمان پزشکی قانونی، ۷۹-۸۸)



نمودار دو: تغییرات شاخص کشته به یکصد هزار نفر جمعیت در دهه گذشته (سازمان پزشکی قانونی، ۷۹-۸۸)

همان طور که ملاحظه می‌شود، این شاخص در سال‌های ۱۳۸۴ و ۱۳۸۵ بیشترین مقدار را داشته و سپس روند کاهشی داشته است.



نمودار سه: روند تغییرات شاخص کشته به ده هزار وسیله نقلیه در دهه گذشته (سازمان پزشکی قانونی، ۷۹-۸۸)

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

موقعیت وقوع تصادفات رانندگی

بررسی آماری تصادفات رانندگی در سال‌های گذشته نشان می‌دهد که هر چند بیشتر تصادفات رانندگی (بیش از ۶۰ درصد) در راه‌های درون شهری رخ می‌دهد، ولی به دلیل بالابودن شدت تصادفات در راه‌های برون شهری بیش از ۷۰ درصد تلفات ناشی از تصادفات در این راه‌هاست. در جدول سه سهم موقعیت وقوع تصادفات رانندگی نشان داده شده است.

جدول سه: سهم و موقعیت وقوع تصادفات رانندگی

درصد سهم تصادفات			درصد سهم تلفات		
روستایی	برون شهری	درون شهری	روستایی	برون شهری	درون شهری
۱۰	۶۰	۳۰	۴۰	۶۰	۶۰

لذا باید به مسئله ایمنی در دو بعد مهندسی و مدیریت ایمنی در راه‌های برون‌شهری توجه بیشتری داشت.

سهم عوامل مؤثر در وقوع تصادفات رانندگی

واژه عامل به عوامل مؤثر در بروز خطا یا مؤثر بر بروز سوانح ترافیکی اطلاق می‌شود که ریسک یا شدت تصادم را افزایش می‌دهد. ارزیابی تصادفات ترافیکی به دلیل عدم نقش و حضور تنها یک عامل در وقوع آن پیچیده است. وقوع سوانح معمولاً دنباله‌ای از عوامل است. سوال مهم این است که نقش و سهم علل در بروز و شدت تصادفات ترافیکی چیست؟ براساس مطالعات متعددی که در کشورهای مختلف به انجام رسیده است، می‌توان لیستی از گروه‌های مختلف علل تصادفات و وقوع سوانح ترافیکی را تهیه کرد. اما آنچه که مهم است توجه شود اهمیت و نقش عوامل مختلف (نه فقط یک عامل) در وقوع سوانح ترافیکی است و کمتر حادثه‌ای است که بر اثر یک عامل منفرد حادث شود. سوانح ترافیکی براساس اندرکنش میان راننده (عامل انسانی)، وسیله نقلیه و راه و محیط اطراف آن حادث می‌شود و شناسایی رابطه بین این عوامل قبل از وقوع و به‌کارگیری شیوه‌های مناسب جلوگیری از وقوع و افزایش شدت تصادفات مهم و حیاتی است. براساس مطالعاتی که از دهه ۷۰ میلادی در خصوص سهم هر یک از عوامل مؤثر بر وقوع تصادفات رانندگی شکل گرفته است، عامل انسانی بیشترین نقش را به تنهایی و در مشارکت با بقیه عوامل داشته است. براساس آخرین تحقیقات صورت‌گرفته و نظرسنجی از متخصصان داخلی سهم هر یک از عوامل در وقوع تصادفات رانندگی در ایران در جدول چهار ارائه شده است (قربانی، ذاکری، ۱۳۹۰).

جدول چهار: سهم عوامل موثر در وقوع تصادفات رانندگی در ایران (قربانی، ذاکری، ۱۳۹۰)

درصد سهم عوامل بروز تصادفات رانندگی (به طور متوسط)							عوامل و سهم هر یک
سایر عوامل نامشخص	عامل رفتار انسان + عامل راه و محیط ترافیکی + عامل وسیله نقلیه	عامل وسیله + عامل راه و محیط ترافیکی	عامل رفتار انسان + عامل راه و محیط ترافیکی	عامل رفتار انسان + وسیله نقلیه	صرفاً عامل راه و محیط ترافیکی	صرفاً عامل وسیله نقلیه	صرفاً عامل رفتار انسان
۰	۲۸	۳	۱۷	۱۱	۷	۴	۳۰
							نتیجه یک تحقیق براساس نظر متخصصان داخلی

مهندسی و مدیریت بهبود ایمنی رانندگی

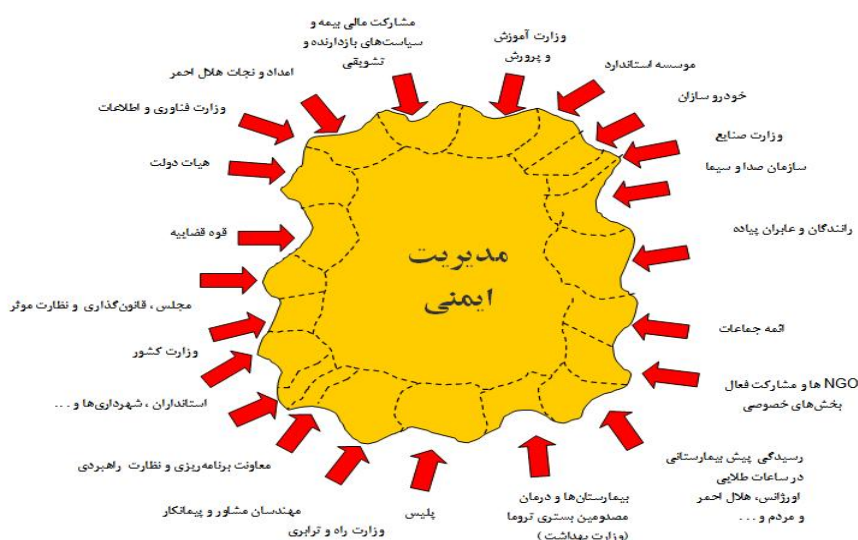
مدیریت ایمنی شامل دو بخش مهندسی ایمنی و مدیریت ایمنی است. بخش مهندسی ایمنی از وظایف و اختیارات وزارت راه و ترابری است که مسئول ساخت و بهره‌برداری از زیرساخت‌های جاده‌ای در کشور است. در این بخش کلیه مسئولیت‌ها برعهده این سازمان است. اما مدیریت ایمنی وظیفه‌ای فراسازمانی و ملی است. در جدول پنج و براساس وظایف تعیین شده در راهبرد ملی ایمنی راه‌ها سهم هر یک از دستگاه‌ها در دو زمینه مهندسی و مدیریت ایمنی تعیین شده است (قربانی، نوری، ۱۳۸۵) و (رحیمی، مهرپویا، ۱۳۸۴).

بنابر نظر کارشناسان، ۱۵ وزارتخانه، سازمان و نهاد متولی امر ایمنی رانندگی در کشور بوده و دیدگاه‌ها، سیاست‌ها و عملکرد ۲۲ مجموعه و دستگاه مختلف در ترسیم وضعیت ایمنی رانندگی موثر می‌باشد، شکل چهار دستگاه‌های موثر در ایمنی رانندگی را نشان می‌دهد. مدیریت هماهنگ میان این دستگاه‌ها برای سیاست‌گذاری، ارزیابی و نظارت بر انجام فعالیت‌های آنها امری ضروری و اجتناب‌ناپذیر می‌باشد.

با اشراف بر این مسئله و با حادث شدن وضعیت تصادفات رانندگی، وزارت راه و ترابری علی‌رغم آگاهی به مسئولیت سنگین هماهنگی بین‌دستگاهی، به‌عنوان قدم اول پیشگام شد و متعاقباً با پیشنهاد تشکیل کمیسیون ایمنی راه‌ها به منظور ایجاد مدیریت هماهنگ میان‌دستگاهی، هیئت وزیران در تاریخ ۱۳۸۲/۲/۳۱ طی مصوبه‌ای با تشکیل آن موافقت کرد. نخستین جلسه کمیسیون در تاریخ ۱۳۸۲/۴/۳ به ریاست وزیر وقت راه و ترابری و با شرکت معاونان وزارتخانه‌ها و روسای سازمان‌های ذی‌ربط برگزار شد. در حال حاضر وزارت راه و ترابری مسئولیت نظارت و ارزیابی مدیریت ایمنی رانندگی را بر عهده گرفته و دبیرخانه کمیسیون ایمنی راه‌ها در معاونت آموزش، تحقیقات و فناوری این وزارتخانه مستقر است.

جدول پنج: سهم دستگاه‌ها در دو زمینه مهندسی و مدیریت ایمنی (قربانی، ذاکری، ۱۳۹۰)

شاخص ایمنی	وزارت راه و ترابری	سایر دستگاه‌ها و ارگان‌های مرتبط با موضوع ایمنی
مهندسی ایمنی	۱۰۰ درصد	۰
مدیریت ایمنی	۷ درصد	۹۳ درصد



شکل چهار: عوامل موثر در فرآیند بهبود ایمنی رانندگی

نتایج مدیریت کلان در ارتقای ایمنی رانندگی

به‌رغم افزایش تعداد وسایل نقلیه و متقاضیان اخذ گواهی‌نامه در سالیان اخیر، ضمن برنامه‌ریزی و همکاری با سایر دستگاه‌ها، اقدامات مؤثری انجام شده و روند افزایش تعداد تلفات ناشی از تصادفات رانندگی کنترل گردیده و خوشبختانه با کاهش نسبی تعداد متوفیان ناشی از تصادفات مواجه شده‌ایم. درحالی‌که انتظار می‌رفت، چنان‌چه روند رو به تزاید تلفات رانندگی مانند دوره برنامه سوم توسعه رشد می‌یافت، بیش از ۴۰ هزار نفر از هموطنان در سال ۱۳۸۸ قربانی حوادث رانندگی می‌شوند. اما به پیشگامی وزارت راه و ترابری در تأسیس کمیسیون ایمنی راه‌ها، حمایت‌های دولت محترم و تلاش‌های همه اعضای کمیسیون و دستگاه‌های ذی‌ربط در سال ۱۳۸۸ شاهد کاهش تعداد تلفات حوادث رانندگی به ۲۲۹۷۴ نفر یعنی کاهش بیش از ۴۲ درصد در تعداد تلفات نسبت به پیش‌بینی براساس روند قبلی بوده‌ایم که همه اینها حکایت از به بار نشستن زحمات اعضای کمیسیون است.

توجه ۱: در دوره برنامه سوم توسعه (۷۹-۸۳) رشد متوسط سالیانه تلفات برابر $8/86+$ درصد بوده است. خوشبختانه در دوره برنامه چهارم توسعه (۸۴ تا ۸۸) به‌طور متوسط سالیانه $3/7-$ درصد کاهش تلفات حاصل شده است. به عبارت دیگر از ۲۷۷۴۶ تلفات در سال ۱۳۸۴ به ۲۲۹۷۴ تلفات در سال ۱۳۸۸ کاهش داشته که موفقیت قابل توجهی است (جدول شش).

جدول شش: مقایسه روند رشد تلفات تصادفات رانندگی در طول دو برنامه سوم و چهارم

توسعه (قربانی، ذاکری، ۱۳۹۰) و (سازمان بهداشت جهانی، ۲۰۱۰)

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

توجه ۲: در خصوص تغییر شاخص بین‌المللی تعداد کشته به ده هزار وسیله نقلیه موجود کشور شاهد کاهش شدید این شاخص در طول ۵ سال گذشته بوده‌ایم، جدول (۷).

جدول ۷: تغییرات شاخص کشته به ده هزار وسیله نقلیه در طول برنامه چهارم توسعه (پزشکی قانونی، ۷۹-۸۸) و سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، ۷۹-۸۸)

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

نتیجه‌گیری و پیشنهادهای

باتوجه به اهمیت موضوع ایمنی راه‌ها و به ثمر نشستن فعالیت دستگاه‌های متولی ایمنی، ضروری است موضوعات زیر به‌عنوان اهم فعالیت‌ها در دستور کار و نهادهای مسئول قرار گیرد.

۱- انتخاب رویکردی سیستمی در حل معضل تصادفات رانندگی به‌جای محوریت قرار گرفتن یک دستگاه بدین معنی که: مجموعه‌ای در جایگاه عالی کشوری می‌بایست به‌طور خاص نظارت و پایش وضعیت ایمنی و فرهنگ‌سازی را صورت داده و مرجع برنامه‌ریزی راهبردی برای تحولی ملی در بهبود ایمنی رانندگی در کشور قرار گیرد. به‌طور مشخص ارتقای جایگاه کمیسیون ایمنی راه‌ها و تقویت آن به سطح شورا (به ریاست رئیس محترم جمهور) مدنظر قرار گیرد. لذا لازم است نهادی به‌منظور مدیریت هماهنگی این تعداد دستگاه‌های مختلف با ریاست عالی‌ترین مقام اجرایی کشور ایجاد شود که پیگیری موضوع و لایحه پیشنهادی آن (در قالب ماده ۸۵ قانون برنامه چهارم توسعه اقتصادی و اجتماعی کشور) در مراحل تصویب در هیئت دولت است.

۲- تأمین اعتبار موردنیاز برای ارتقای ایمنی دستگاه‌های مرتبط براساس یک برنامه عملیاتی هماهنگ، مشخص و قابل ارزیابی.

۳- ایجاد کمیسیون/کمیته یا کارگروه ویژه در مجلس برای حمایت از فعالیت‌های مرتبط با بهبود ایمنی در کشور.

۴- تعیین متولی مشخص برای آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی و نهادینه‌کردن آموزش‌ها در صدا و سیما و آموزش و پرورش (مهدکودک‌ها، مقاطع پیش‌دبستانی، دبستان و راهنمایی) و حتی سربازخانه‌ها.

۵- فعال‌سازی و توسعه فعالیت‌های کمیسیون‌های اجرایی ایمنی استانی و پشتیبانی از فعالیت‌های آنها به نحوی که بهبود ایمنی در استان‌ها و مناطق روستایی و از جمله مناطق محروم، نهادینه شود.

۶- پیگیری اجرای طرح راهبردی بهبود ایمنی راه‌ها که توسط اعضای کمیسیون تهیه شده و به‌دنبال آن اجرای دو برنامه عملیاتی مشخص ۵ ساله، تا در سال ۱۳۹۷ شاخص تعداد تلفات رانندگی به صد هزار نفر جمعیت از عدد ۳۱ به عدد ۱۴ که عدد کاملاً قابل قبولی هست، برسد.

منابع

سالنامه آماری حمل‌ونقل جاده‌ای، (۱۳۷۷-۱۳۸۹)؛ تهران: سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای.

سالنامه آماری سازمان پزشکی کشور، (۱۳۷۹-۱۳۸۸)؛ تهران: سازمان پزشکی قانونی. رحیمی، محسن، مهرپویا، مهسا، (۱۳۸۴)؛ آشنایی با مفاهیم اولیه مدیریت و مهندسی ایمنی راه، ترجمه.

قربانی، مهران، ذاکری، هرمز، (۱۳۹۰)؛ بررسی سهم عوامل موثر در بروز تصادفات رانندگی، تهران: فناوری حمل‌ونقل، شماره ۱۵، ص ۳۵-۴۱.

قربانی مهران، نوری امیری محمد، (۱۳۸۵)؛ مدیریت ایمنی راه‌ها، ترجمه.

هزینه‌های تصادفات ترافیکی در ایران، (۱۳۸۸)؛ تهران: پروژه تحقیقاتی پژوهشکده حمل‌ونقل.

<http://www.who.int/roadsafety/en/>, 2010.