

مطالعه و بررسی آیین نامه مدیریت ایمنی حمل و نقل و سوانح رانندگی به همراه ارائه راهکارها و پیشنهادهای اجرایی

حمیدرضا شفیعی نیکو^۱، شیوا سرتیاک^۲، اصغر قاسمی^۳

۱- کارشناس ارشد مهندسی عمران دانشگاه شهید چمران اهواز

۲- دانشجوی دکتری مدیریت محیط زیست دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران شمال

۳- کارشناس ارشد پدافند غیرعامل دانشکده علوم و فنون فارابی تهران

چکیده

وزارت کشور - وزارت راه و ترابری - وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی - وزارت صنایع و معادن - وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات - وزارت امور اقتصادی و دارایی - جمعیت هلال احمر جمهوری اسلامی ایران - وزیران عضو کارگروه توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت به استناد اصل یکصد و سی و هشتم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران و با رعایت تصویب نامه شماره ۱۳۱۴۰۱/ت/۴۸۰۴۸ هـ مورخ ۱۳۸۷/۷/۳۰ آیین نامه مدیریت ایمنی حمل و نقل و سوانح رانندگی را تصویب نمودند. هدف این پژوهش مطالعه و بررسی آیین نامه مذکور در شهرهای ایران با توجه به شرایط و ویژگی های موجود می باشد. نتایج این مطالعه در بخش اول شامل راهکارهای پیشنهادی آیین نامه طبق فصول پنجگانه مربوطه و در بخش دوم، دوره های آموزشی پیشنهادی جهت تکمیل جدول پیوسته ی آیین نامه ارائه گردید.

کلمات کلیدی: آیین نامه، مدیریت، ایمنی حمل و نقل، سوانح رانندگی

۱- مقدمه

مدیریت حمل و نقل شهری یکی از ارکان یا عناصر اصلی سیستم حمل و نقل شهری است، تعریف آن عبارتست از هدایت مجموعه عناصر سیستم حمل و نقل در جهت اهداف و مسیر از پیش تعیین شده می باشد. یعنی می توان گفت که مدیریت حمل و نقل شهری وظیفه اجرای برنامه های حمل و نقل تدوین شده را داراست و در مقام اجرا نقش ارزیابی و ارتقاء عناصر سیستم را نیز بر عهده دارد. بنابراین در مدیریت سیستم های حمل و نقل، تمامی تسهیلات مربوط به حمل و نقل موجود به عنوان جزیی از یک سیستم واحد در نظر گرفته می شود و هدف آن مشخص نمودن هر یک از عوامل حمل و نقل در یک مجموعه واحد با بازدهی مناسب می باشد. در اغلب موارد تأمین و حفاظت شبکه جاده ای شهری و گسترش خدمات حمل و نقل عمومی در حیطه وظایف سازمان های دولتی یا دولت های محلی ملاحظه گردیده است (امینی نژاد، ر. و افتخاری، ق، ۱۳۸۹، ۴۹). توسعه نواحی شهری و افزایش جمعیت شهرها، همراه با افزایش روزافزون سفرهای موتوری بوده که این مسئله سبب پدید آمدن مشکلاتی از قبیل تراکم ترافیک، اتلاف وقت شهروندان، آلودگی صوتی، آلودگی هوا و افزایش مصرف سوخت شده است. مشکلات فوق در بسیاری از کلان شهرهای کشورمان ایران، نیز آشکارا وجود دارد (شفیعی نیکو، ح، ۱۳۹۳، ۴). مطالعات نشان می دهند که تصادف وسایل نقلیه موتوری تأثیر نامناسبی بر قشر آسیب پذیر و فقیر جامعه می گذارد. اکثر این تلفات شامل مردم تهیدست شده که در سوانح طولانی مدت مشمول اقدامات حمایتی مستمر نمی شوند. همچنین به خدمات اورژانسی بعد از تصادفات دسترسی محدود دارند. علاوه براین، در بسیاری از کشورهای در حال توسعه، هزینه های خدمات

هفتمین کنفرانس ملی شهرسازی، معماری، عمران و محیط زیست

پزشکی طولانی مدت شامل فقدان نان آور خانواده، هزینه تشییع جنازه و فقدان درآمد ناشی از ناتوانی، خانواده ها را به سمت فقر می کشاند. بخش عظیمی از قربانیان حوادث جاده ای در کشورهای با درآمد کم و متوسط را افراد آسیب پذیر مانند عابری و دوچرخه سواران تشکیل می دهند. آنها از سیستمهایی که برای مسافرتها موتوری ایجاد شده، حداقل منفعت را می برند. در عوض، متحمل بخشی از مضرات این موتوری شدن مانند سوانح، آلودگی و جدائی از جوامع می شوند. باید از کلیه افرادی که از جاده ها استفاده می کنند حمایت یکسانی شود تا از بار بی عدالتی نسبت به افراد کم درآمد تر و آسیب پذیر جلوگیری شود و عنوان عدالت یک مسئله اساسی در کاهش بار جهانی سوانح و تلفات جاده ای می باشد (سازمان بهداشت جهانی و بانک جهانی، ۲۰۰۴، ۱۴). لذا برنامه ریزی جهت مدیریت ایمنی حمل و نقل و سوانح رانندگی و رعایت آیین نامه مصوب دولت ضروری بنظر می رسد.

۲- متن آیین نامه مدیریت ایمنی حمل و نقل و سوانح رانندگی (کارگروه توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت، ۱۳۸۸)

فصل اول - کلیات

ماده ۱- اصطلاحات و واژه های زیر در معانی مشروح مربوطه بکار می روند:

۱- قانون: قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت سوخت - مصوب ۱۳۸۶-

۲- ستاد: ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت.

۳- کمیسیون: کمیسیون ایمنی راه های وزارت راه و ترابری.

۴- دستگاه های موثر: دستگاه های عضو کمیسیون ایمنی راه ها و سایر دستگاه های موثر در کاهش حوادث و تلفات حمل و نقل شامل نیروی انتظامی، وزارت راه و ترابری، وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی، وزارت صنایع و معادن، وزارت آموزش و پرورش، وزارت کشور، وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات، وزارت امور اقتصادی و دارایی (بیمه مرکزی ایران)، سازمان صدا و سیما، سازمان پزشکی قانونی کشور و سازمان امداد و نجات جمعیت هلال احمر جمهوری اسلامی ایران.

۵- اورژانس: مرکز مدیریت حوادث و فوریت های پزشکی کشور.

۶- حومه شهر: براساس قانون « تعاریف محدوده و حریم شهر، روستا و شهرک و نحوه تعیین آن ها» - مصوب ۱۳۸۴ - «حریم شهر عبارت است از قسمتی از اراضی بدون فاصله پیرامون محدوده شهر که نظارت و کنترل شهرداری در آن ضرورت دارد و از مرز تقسیمات کشوری شهرستان و بخش مربوطه تجاوز نکند». همچنین منظور از کلمه حومه شهر همان حریم شهرها و مبادی ورودی آن است.

۷- حوزه های جغرافیایی: مناطقی که در رتبه بندی از بالاترین نسبت (وزن) حادثه خیزی برخوردارند و به عنوان اولویت اول عملیاتی آیین نامه توسط کمیسیون تعیین می گردد.

۸- تصادفات رانندگی: انواع واقعه منجر به جرح، فوت، خسارت و یا ترکیبی از آن ها که در نتیجه برخورد یک یا چند وسیله نقلیه با یکدیگر و یا انسان، حیوان و شیء بوجود می آید.

۹- سوانح رانندگی: وقایعی علاوه بر تصادفات رانندگی که وسیله نقلیه یا سرنشینان آن به دلایلی غیر از تعریف ذکر شده برای

هفتمین کنفرانس ملی شهرسازی، معماری، عمران و محیط زیست

تصادف، متحمل خسارت‌های جانی و مالی شوند از قبیل سقوط، واژگونی، ریزش بهمن، ریزش کوه، رانش زمین، وقوع سیل.

۱۰- ناوگان حمل و نقل عمومی: کلیه وسایل نقلیه موتوری که فعالیت آن‌ها حمل و نقل عمومی بار و مسافر را شامل می‌شود. شامل انواع کامیون، اتوبوس، مینی‌بوس، سواری کرایه و مانند آن‌ها.

فصل دوم - ارتقای ایمنی و بهسازی راه‌ها

ماده ۲- وزارت راه و ترابری موظف است برای افزایش ایمنی راه‌های برون شهری اقدامات ذیل را انجام دهد:

۱- شناسائی نقاط پرتصادف به تفکیک حوزه‌های جغرافیائی، تعیین اولویت‌ها و ارایه برنامه زمانبندی شده سالانه برای انجام اقدامات ایمن سازی آنها به کمیسیون ظرف دو ماه پس از ابلاغ این آیین‌نامه.

تبصره - تعیین نقاط پرتصادف و اولویت بندی رفع آنها در کمیسیون (کمیته تخصصی مهندسی راه) انجام می‌شود.

۲- درجه بندی ایمنی راه‌های کشور و بازدید ایمنی راه‌های موجود و انجام اقدامات ایمن‌سازی با اولویت اقدامات کم‌هزینه مهندسی و همچنین ارائه گزارش اقدامات انجام شده هر شش ماه یک بار به کمیسیون.

۳- بازرسی ایمنی راه‌ها در مرحله مطالعاتی و پیش از گشایش و ارایه گزارش اقدامات انجام شده هر شش ماه یکبار به کمیسیون.

۴- آرام‌سازی تردد خودروها در فواصل معین قبل از ورود به نقاط پرتصادف حوزه‌های جغرافیایی و همچنین در فواصل ده الی پانزده کیلومتری ورودی شهرهای بزرگ، با استفاده از تجهیزات استاندارد سرعت گیر، خط‌کشی‌های اکستروژن و غیره.

۵- تامین، نصب و مدیریت دوربین‌های کنترل سرعت با قابلیت انتقال خودکار اطلاعات ثبتی آن به اولین پاسگاه پلیس در مسیر به منظور توقف و اعمال قانون راننده متخلف در اولین پاسگاه بعدی.

۶- تامین و نصب دستگاه‌های (GPS) موردنیاز برای تجهیزگشت‌ها و کارشناسان رسیدگی به تصادفات، به‌منظور ثبت مختصات دقیق محل تصادف در سیستم جامع اطلاعات تصادفات.

۷- الزام رانندگان ناوگان حمل و نقل عمومی برای نصب و عملیاتی نمودن (GPS).

۸- مکان‌یابی و توسعه هدفمند تیرپارک‌ها و مجتمع‌های خدمات رفاهی بین راهی با لحاظ نمودن اولویت‌های تعریف شده در طرح جامع مجتمع‌های خدمات رفاهی و الزام به تأمین محل استقرار تیم‌های عملیاتی دستگاه‌های موثر

۹- الزام رانندگان ناوگان حمل و نقل عمومی به داشتن تجهیزات موضوع آیین‌نامه حمل بار و مسافر و مدت لغو پروانه فعالیت و تعطیلی موسسات حمل و نقل جاده‌ای (به ویژه کپسول اطفای حریق و جعبه کمک‌های اولیه) و نیز ارائه آموزش‌های مورد نیاز برای استفاده صحیح و موثر از آن‌ها.

۱۰- کنترل ساعات کاری رانندگان ناوگان حمل و نقل عمومی (به میزان حداکثر ۸) ساعت رانندگی در شبانه‌روز برای هر راننده) توسط شرکت‌های حمل و نقل و نظارت بر حسن اجرای آن مطابق مقررات مربوطه.

۱۱- نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی با هماهنگی ستاد.

۱۲- اعمال مقررات بازدارنده تعریف شده در دستورالعمل صدور، تمدید، تعویض و لغو برگ فعالیت رانندگان حمل و نقل بار

هفتمین کنفرانس ملی شهرسازی، معماری، عمران و محیط زیست

و مسافر برون شهری (تبصره ماده (۶) اصلاحی قانون الزام شرکت‌ها و موسسات حمل و نقل به استفاده از بارنامه و صورت وضعیت)

۱۳ - ارزیابی مستمر عملکرد شرکت‌های حمل و نقل عمومی در زمینه رعایت اصول ایمنی ترافیکی و اتخاذ سیاست‌های تشویقی و تنبیهی مطابق دستورالعمل‌های مربوطه

۱۴ - بهره‌گیری از رانندگان واجد شرایط ناوگان حمل و نقل عمومی در امداد افتخاری به مجروحان و اطلاع‌رسانی سریع تصادفات به مراکز پلیس، اورژانس، راهداری و هلال احمر با همکاری وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات

۱۵- تهیه و اجرای طرح کنترل دوره‌ای سلامت، مهارت و صلاحیت رانندگان سیستم حمل و نقل عمومی بعد از اخذ گواهینامه با همکاری پلیس راهنمایی و رانندگی و وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی.

۱۶- تأمین ایمنی عبور و مرور در محل‌ها و کارگاه‌های اجرای عملیات عمرانی در سطح راه‌ها مطابق ضوابط مشخص شده در آیین‌نامه ایمنی راه (نشریه ۷-۲۶۷).

۱۷- تدوین برنامه عملیاتی جامع به منظور تجهیز تیم‌های متخصص مقابله با مواد خطرناک در سطح راه‌ها.

۱۸ - ساماندهی و نظارت بر عملکرد مراکز امداد خودرو و یدک‌کش‌ها.

۱۹- افزایش تابلوها و علائم هشدار در فواصل مشخص قبل از ورود به مقاطع حادثه‌خیز (اطلاع‌رسانی نقاط پرتصادف).

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

ماده ۳- وزارت کشور موظف است در جهت افزایش ایمنی شبکه معابر شهرها و حومه از طریق شهرداری‌ها اقدامات ذیل را انجام دهد:

۱- شناسایی موقعیت وقوع تصادفات کاربران آسیب پذیر مانند موتورسواران و عابران پیاده و نقاط حادثه‌خیز شهرها و حومه آن و ایمن‌سازی این نقاط با اولویت اقدامات کم‌هزینه مهندسی.

۲- اقدامات لازم برای تأمین ایمنی عبور و مرور در محدوده‌های اجرای عملیات عمرانی مطابق ضوابط مشخص شده در آیین‌نامه ایمنی راه (نشریه ۷-۲۶۷).

۳- مکان‌یابی و تجهیز شبکه به تابلوهای پیام متغیر خبری.

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

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

ماده ۴- در راستای تحقق اهداف جدول (۱) قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت و ماده (۱۱) آیین‌نامه اجرایی قانون یادشده، مدیریت فوریت‌های پزشکی در حوادث رانندگی (درون شهری و برون شهری) به عهده وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی می‌باشد.

تبصره ۱- با توجه به اینکه فرماندهی صحنه تصادف بر عهده پلیس راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران می‌باشد، وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی موظف است مدیریت فوریت‌های پزشکی را ضمن هماهنگی با پلیس انجام

هفتمین کنفرانس ملی شهرسازی، معماری، عمران و محیط زیست

دهد.

تبصره ۲- برای ارائه خدمات فوریت‌های پزشکی به مصدومان، وزارتخانه‌های کشور، راه و ترابری، ارتباطات و فناوری اطلاعات، نیرو، رفاه و تامین اجتماعی، دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح و همچنین نیروهای نظامی، انتظامی و غیرنظامی، سازمان صدا و سیما، جمهوری اسلامی ایران و سایر سازمان‌های دولتی و غیردولتی و مؤسسات تابعه، موظف به همکاری لازم با وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی می‌باشند.

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

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

ماده ۶- مهمترین وظایف وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی در مدیریت فوریت‌های پزشکی در چارچوب این آیین‌نامه به شرح زیر تعیین می‌شود.

۱- اصلاح و افزایش ظرفیت شبکه ارتباطی اورژانس کشور .

۲- به کارگیری نیروهای دارای صلاحیت علمی در مراکز و پایگاههای اورژانس .

۳- تجهیز و نوسازی ناوگان آمبولانس کشور با توجه به اقلیم هر استان و گسترش خدمات امداد هوایی.

۴- پایگاه‌ها و مراکز ارایه دهنده خدمات فوریت‌های پیش بیمارستانی موظفند از آمبولانس صرفاً برای انتقال بیماران و مصدومان به مراکز درمانی استفاده نمایند و به کارگیری آمبولانس توسط این مراکز به منظور جابه‌جایی مصدومان یا بیماران میان مراکز درمانی ممنوع است.

۵- برگزاری دوره‌های آموزش عمومی، با هدف ارتقای سطح آگاهی مردم در خصوص امدادرسانی و آشنایی با کمک‌های اولیه برای رسیدگی به مصدومان تصادفات.

۶- پایش مستمر حوادث ترافیکی و ارائه خدمات به مصدومان و هماهنگی‌های درون و فرابخشی برای رفع مشکلات احتمالی.

۷- برنامه ریزی در راستای هماهنگی و ارتباط مستمر با مراکز مسئول پایش حوادث جاده‌ای و همچنین سهولت ارتباط مددجویان با مراکز ارتباطات و پیام.

۸- تجهیز پایگاه‌ها و تبیین فرآیندهای خدمات فوریت‌های پزشکی در سطح پایگاه‌های جاده‌ای و شهری برای افزایش توانمندی پایگاه‌ها در خصوص ارائه خدمات به حادثه‌دیدگان براساس استانداردهای جهانی به صورت زمینی و هوایی.

۹- برنامه ریزی برای ایجاد سامانه تروما در راستای دستیابی به ساعت طلایی.

تبصره- ساعت طلایی به معنای رسیدن مصدوم از لحظه وقوع حادثه تا اولین مرکز تروما ظرف مدت یک ساعت در جاده‌های

هفتمین کنفرانس ملی شهرسازی، معماری، عمران و محیط زیست

کشور می باشد.

۱۰- راه اندازی بانک اطلاعاتی خدمات فوریت های پزشکی در حوادث رانندگی.

۱۱- ارزیابی صحنه قبل از ورود به صحنه از طریق کارشناسان مرکز ارتباطات و بعد از ورود به صحنه از طریق تکنسین اورژانس.

۱۲- کنترل صحنه و شناسایی سایر نیروهای امدادی حاضر در صحنه با هدف همکاری و تعامل با آنان برای مدیریت مؤثر خدمات فوریت های پزشکی.

۱۳- بررسی صحنه از نظر نیاز به تشکیل ناحیه های داغ، گرم، سرد و تشکیل نقطه جمع آوری مصدومین در حوادث پرتلفات و انجام تریاژ (Start) و کمک های اولیه و در نهایت انتقال مجروحین.

۱۴- فراخوان نیروهای تخصصی وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی در حوادث ویژه مربوط به مواد غیرمتعارف رادیواکتیو، بیولوژیک و شیمیایی به صحنه حادثه.

۱۵- حمل مناسب اجساد متوفیان ناشی از تصادفات رانندگی در خارج از حریم شهرها با استفاده از پوشش مناسب حمل جسد.

تبصره- در صورت بروز حادثه شدید با تعداد مجروحین بالا بر اساس درخواست اورژانس، سایر تیم های عملیاتی و اجرایی رسیدگی به حوادث در حوزه امداد رسانی و خدمات پزشکی موظف به همکاری با اورژانس می باشند.

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

۱- مدیریت بهینه امکانات و تجهیزات و مکان یابی پایگاه های ثابت و سیار هلال احمر و نحوه استقرار آن ها در تقاطع پرتصادف حوزه های جغرافیایی (با در نظر گرفتن تجهیزات تخصصی و مخابراتی لازم برای ارتباط صدا و دیتا با فرماندهی صحنه تصادف).

۲- استقرار نیروهای هلال احمر در پاسگاه ها و اتاقک های پلیس با هماهنگی پلیس راهور ناجا.

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

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

۱- نصب تجهیزات مخابراتی لازم به منظور پوشش کامل شبکه، از طریق شناسائی نقاط کور شبکه مخابراتی (G.S.M) در کلیه راه های برون شهری و درون شهری بویژه حوزه های جغرافیایی و درحوزه (۳۰) کیلومتری شهرها در سطح استان ها.

۲- تأمین بسترهای مخابراتی مورد نیاز برای ایجاد و راه اندازی فرماندهی صحنه تصادف و همکاری و اقدام لازم در رابطه با ایجاد فرکانس مشترک ارتباطی بین پلیس راه، سازمان راه داری و حمل و نقل جاده ای، اورژانس و سازمان امداد و نجات جمعیت هلال احمر.

۳- تأمین بستر مخابراتی مورد نیاز به منظور راه اندازی سیستم جامع تصادفات برای پاسگاه های پلیس راه و تأمین دسترسی برای دستگاه های مؤثر با همکاری نیروی انتظامی (فاوا ناجا).

هفتمین کنفرانس ملی شهرسازی، معماری، عمران و محیط زیست

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

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

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

فصل سوم - ارتقای ایمنی وسایل نقلیه

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

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

۲- ارائه برنامه اجرائی (زمانبندی شده) در رابطه با چگونگی تجهیز خودروها و بویژه وسایل نقلیه حمل بار و مسافر (با اولویت ناوگان حمل و نقل عمومی) به سیستم ترمز ضد قفل، کیسه هوا و سایر تجهیزات ایمنی اجباری.

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

۴- مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران موظف است ظرف سه ماه پس از ابلاغ این آیین‌نامه، بر اساس پیشنهادات کمیسیون (کمیته تخصصی ناوگان)، استانداردهای ایمنی و رفاهی خودروهای تولید داخل و وارداتی (از جمله کمربند ایمنی، کیسه هوا، سیستم تنظیم دور جعبه دنده، کپسول آتش‌نشانی و جعبه کمک‌های اولیه تهیه یا بازنگری و به شورای عالی استاندارد ارائه نماید.

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

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

فصل چهارم - فرهنگ سازی، ارتقای آموزش همگانی و اصلاح رفتار پر خطر رانندگان

هفتمین کنفرانس ملی شهرسازی، معماری، عمران و محیط زیست

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

- ۱- راه اندازی کامل سیستم جامع تصادفات ظرف شش ماه پس از ابلاغ این آیین نامه و اعمال نظارت مستمر بر ثبت دقیق اطلاعات حوادث رانندگی، در تمامی پاسگاه های پلیس راه کشور.
- تبصره- دستگاه های مؤثر موظفند، ضمن فراهم سازی بستر لازم، اطلاعات و آمار عملکردی مربوط را به صورت به هنگام در سیستم جامع تصادفات ثبت نمایند.
- ۲- فراهم ساختن امکان تجزیه و تحلیل آماری تصادفات به صورت دینامیکی، برای سازمان های دخیل در امر کاهش تصادفات، بر اساس سطح دسترسی های تعریف شده.
- تبصره- سطح دسترسی به بانک اطلاعات تصادفات برای دستگاه های مؤثر در کمیسیون تعیین می گردد.
- ۳- همکاری با کمیسیون (کمیته تخصصی آموزش و فرهنگ سازی) به منظور تعیین علل و عوامل انسانی مؤثر در وقوع تصادفات براساس تجزیه و تحلیل آمار تصادفات و نسبت سهم هریک از علل.
- ۴- هدفمند کردن فعالیت گشت های پلیس راه براساس تجزیه و تحلیل های آماری اطلاعات تصادفات، در بازه های زمانی پرتصادف و با در نظر گرفتن حوزه های جغرافیایی.
- ۵- کنترل و ثبت وضعیت هوشیاری رانندگان ناوگان حمل و نقل عمومی به صورت نمونه گیری اتفاقی و رانندگان درگیر در تصادف (اعم از مقصر یا غیر مقصر) از طریق تست مصرف مواد مخدر، روانگردان، مشروبات الکلی و خواب آلودگی و مانند آنها.
- ۶- کنترل ساعت کاری رانندگان حمل و نقل عمومی توسط عوامل پلیس راه.
- ۷- استفاده از توان بالقوه مردمی و نیز فناوری های موجود، برای تقویت کنترل نامحسوس و کاهش تخلف توسط رانندگان (به ویژه ناوگان حمل و نقل عمومی).
- ۸- ارایه طرح یکپارچه فرماندهی صحنه تصادف با همکاری دستگاه های مؤثر به کمیسیون ظرف دو ماه.
- ۹- هماهنگی با سازمان راه داری و حمل و نقل جاده ای، اتحادیه های کامیون داران و شرکت های حمل و نقل بین شهری، به منظور طراحی و اجرای ساز و کار لازم برای تشدید برخورد با تکرار تخلفات رانندگی توسط رانندگان ناوگان حمل و نقل عمومی براساس قوانین و مقررات بازدارنده موجود و الزام رانندگان بر تخلف جاده ای (بویژه در دو مورد سرعت و سبقت) به پرداخت هزینه های نصب تجهیزات و سیستم های کنترلی (تعریف شده از جمله GPS) روی وسایل نقلیه مربوطه.
- ۱۰- اصلاح قوانین و مقررات، آیین نامه ها و دستور العمل های لازم برای ایجاد محدودیت های بازدارنده در خصوص متخلفین و مرتکبین تخلفات حادثه ساز و پیشگیری از وقوع تصادفات با همکاری وزارت کشور و وزارت راه و ترابری ظرف شش ماه
- ۱۱- تشدید کنترل و مهار رانندگان بر تخلف با استفاده از ابزار بدهی های جرائم پرداخت نشده برای احضار، تذکر، تعهد، آموزش و مانند آن ها (به ویژه رانندگان حمل و نقل عمومی)
- ۱۲= اعلام معایب و نواقص تابلوها و علائم جاده ای (شامل علائم راهنمایی و رانندگی، هشدارها و توصیه های ایمنی) به وزارت راه و ترابری.

هفتمین کنفرانس ملی شهرسازی، معماری، عمران و محیط زیست

۱۳- اجرای دوره آموزش تخصصی بررسی وضعیت ایمنی راه برای کارشناسان تصادفات راهنمایی و رانندگی از طریق دانشگاه علوم انتظامی ناجا (بهماهنگی وزارت راه و ترابری)، به منظور امکان ثبت نظریه کارشناسی مرتبط با نوع و عوامل مؤثر راه در وقوع تصادف، در زمان تنظیم کروکی تصادفات.

۱۴ - تشدید اقدامات کنترلی در خصوص موتور سواران شامل :

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

ب- طراحی و اجرای آزمون‌های ویژه برای صدور گواهینامه «ویژه تردد جاده‌ای» برای راکبین موتورسیکلت با هدف کاهش حضور موتور سواران کم‌تجربه در جاده‌ها و کنترل آنان.

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

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

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

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

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

فصل پنجم - هماهنگی‌ها و اقدامات مدیریتی

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

۱- تعیین شاخص‌های علمی ارزیابی و سنجش میزان رشد یا کاهش تلفات و مجروحان سوانح رانندگی (با هدف تغییر رویکرد در جایگزینی نسبت‌های آماری به جای قدر مطلق‌های وقوع) با استفاده از نتایج آخرین مطالعات و پژوهش‌های صورت گرفته جهانی در کمیسیون (کارگروه آمار و اطلاعات) و ارایه گزارش آن به ستاد در مقاطع شش ماهه.

۲- تجزیه و تحلیل آمار تصادفات در کمیسیون (کارگروه آمار و اطلاعات) و ارائه گزارش آن به ستاد در مقاطع شش ماهه.

۳- پیگیری اجرای مصوبات کمیسیون (در رابطه با آیین‌نامه)، از طریق سازمان‌های مربوطه و تهیه گزارش برای جلسات کمیسیون.

۴- جمع‌بندی و بررسی کارشناسی پیشنهادات سازمان‌های مجری طرح (در رابطه با بهبود و یا رفع نواقص اجرائی) و آماده‌سازی آنها برای ارائه در جلسات کمیسیون.

هفتمین کنفرانس ملی شهرسازی، معماری، عمران و محیط زیست

- ۵- ارائه گزارش شش ماهه اقدامات دستگاه‌های مؤثر در زمینه ارتقاء ایمنی ترافیک به کمیسیون براساس شاخص‌های ارزیابی
- ۶- ارائه ضوابط و دستورالعمل راه اندازی مراکز معاینه فنی خودروهای سنگین (با مشارکت بخش خصوصی) برای تصویب به کمیسیون ظرف سه ماه پس از ابلاغ این آیین نامه.
- ۷- تدوین ساختار یکپارچه و مدیریت واحد در حوزه ایمنی و ارایه آن ظرف ۳ ماه پس از ابلاغ این آیین نامه به ستاد.
- ۸- راه اندازی کمیسیون‌های اجرایی آیین نامه در استان‌ها با هدف ایجاد ضمانت اجرایی لازم برای تحقق اهداف آیین نامه در استان‌ها.
- تبصره ۱- کمیسیون متشکل از معاون عمرانی استاندار (رئیس کمیسیون) مدیرکل راه و ترابری استان (دبیر)، رئیس پلیس راه استان، مدیرکل حمل و نقل و پایانه‌های استان، رئیس اورژانس استان، مسئول امداد و نجات هلال احمر استان، مدیرکل مخابرات استان و دبیر شورای هماهنگی ترافیک می باشد.
- تبصره ۲- مأموریت‌های اصلی کمیسیون های استانی به شرح زیر می باشد:
- ۱- هماهنگی‌های اجرایی بین پلیس راه ، راهداری، اورژانس و هلال احمر به منظور هدفمند کردن اقدامات، در راستای اهداف و اولویت‌های طرح و نیز پیگیری مصوبات مرتبط با حوزه مأموریتی هر سازمان تا حصول نتیجه.
 - ۲- پیگیری تقویت تجهیزات رده‌های مرتبط با امور امداد و نجات جاده‌ای از طریق مقامات مسئول ذی ربط استانی.
 - ۳- اجرای مصوبات کمیسیون در سطح استان‌ها.
 - ۴- احصای مشکلات مناطق به کمیسیون.
- ماده ۱۵- فرماندهی صحنه تصادف بر عهده پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا می باشد. تمامی تیم‌های عملیاتی دستگاه‌های مؤثر موظفند اقدامات خود را ضمن هماهنگی با پلیس انجام دهند.
- ماده ۱۶- تیم‌های عملیاتی و اجرایی رسیدگی به حوادث موظف به انجام اقدامات ذیل می باشند:
- ۱- اطلاع رسانی حوادث، مدیریت و کنترل ترافیک و فرماندهی و ایجاد امنیت در صحنه توسط نیروی انتظامی و پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا.
 - ۲- خدمات فوریت‌های پزشکی و حمل اجساد متوفیان حوادث رانندگی توسط تیم‌های اورژانس.
 - ۳- جستجو و نجات شامل اطفای حریق، امداد، نجات و رهاسازی در شهرها و حومه آن توسط سازمان آتش نشانی و خدمات ایمنی
 - ۴- جستجو و نجات شامل اطفای حریق، امداد، نجات و رهاسازی در راه‌های برون شهری توسط تیم‌های عملیاتی و اجرایی سازمان امداد و نجات جمعیت هلال احمر.
 - ۵- پاک‌سازی، تخلیه صحنه حادثه و ساماندهی امداد خودروها در حوادث جاده‌ای برون شهری و تعمیر و مرمت زیرساخت‌ها و علایم راه توسط تیم‌های عملیاتی ادارات راه و ترابری.
 - ۶- پاک‌سازی، تخلیه صحنه حادثه و ساماندهی امداد خودروها و تعمیر و مرمت زیرساخت‌ها و علایم راه در شهرها و حومه آن

هفتمین کنفرانس ملی شهرسازی، معماری، عمران و محیط زیست

توسط تیم‌های عملیاتی شهرداری.

تبصره ۱- جزییات وظایف و اقدامات هر یک از تیم‌های عملیاتی و اجرایی رسیدگی به حوادث در زمینه فعالیت‌های یادشده مطابق پیوست شماره (۲) این آیین‌نامه که به مهر «پیوست تصویب‌نامه هیئت وزیران» تأیید شده است می باشد.

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

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

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

تبصره - دستگاه‌های موثر موظفند هر سه ماه یک بار گزارش اقدامات و عملکرد خود را به دبیرخانه کمیسیون و ستاد ارایه نمایند.

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

جدول شماره ۱= پیوست آیین‌نامه مدیریت ایمنی حمل و نقل و سوانح رانندگی

ردیف	آموزش	سازمان مجری	ردیف	آموزش	سازمان مجری
۱	آموزش ایمنی ترافیک به پلیس راهنمایی و رانندگی در تمامی سطوح	پلیس راهنمایی و رانندگی	۱۲	آموزش مدرسین و متخصصین مورد نیاز در سازمان یا نهاد مربوطه	دستگاه‌های موثر
۲	آموزش کمک‌های اولیه به پلیس راهنمایی در تمامی سطوح	وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی	۱۳	آموزش فوریت‌های پزشکی و امدادی برای کارکنان امداد و نجات و اورژانس	وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی
۳	آموزش ممتحنان و متخصصان	پلیس راهنمایی و رانندگی	۱۴	آموزش تخصصی رانندگان	سازمان

هفتمین کنفرانس ملی شهرسازی، معماری، عمران و محیط زیست

آموزش رانندگی			حرفه‌ای حمل و نقل عمومی	راهداری و حمل و نقل جاده‌ای
۴	آموزش مربیان آموزشگاههای رانندگی	پلیس راهنمایی و رانندگی	آموزش مربوط به ایمنی برای شرکتها و مؤسسات حمل و نقل برون مرزی	سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای
۵	آموزش تعدادی از افراد پلیس برای آموزش ایمنی ترافیک در مدارس	پلیس راهنمایی و رانندگی	آموزش رانندگان حمل و نقل عمومی، رانندگی شخصی، موتورسیکلت سواران	پلیس راهنمایی و رانندگی
۶	آموزش مباحث راهنمایی و رانندگی به رانندگان قبل از دریافت گواهینامه	پلیس راهنمایی و رانندگی	آموزش همگانی راه	صدا و سیما
۷	آموزش کمکهای اولیه	وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی	آموزش والدین، معلمان، مربیان، مدیران و سایر عوامل اجرایی آموزش و پرورش در زمینه ایمنی راهها	وزارت آموزش و پرورش
۸	آموزش مربوط به کنترل فنی وسایل نقلیه	پلیس راهنمایی و رانندگی	آموزش کمکهای اولیه در زمینه حوادث جاده‌ای در مدارس و دانشگاهها	وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی
۹	آموزش مهندسی ایمنی راه	سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای	آموزش مقررات ایمنی ترافیک در مدارس	پلیس راهنمایی و رانندگی
۱۰	آموزش آشنایی با انواع بیمه و مزایای آن	بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران	آموزش عمومی برای کارکنان سازمان توسط نهاد مربوطه	دستگاههای موثر
۱۱	ترویج استفاده از بیمه توسط رانندگان	بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران		

25 mm

۳- اهداف و منافع مدیریت حوادث ترافیکی (معاونت و سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران، ۱۳۹۱، ۵) کاهش مدت زمان حادثه ترافیکی، بزرگترین هدف یک برنامه مدیریت حوادث ترافیکی و در حقیقت هدف کلان آن است. چرا که سرمنشاء دیگر دستاوردهای حاصله از مدیریت حوادث است.

هفتمین کنفرانس ملی شهرسازی، معماری، عمران و محیط زیست

برنامه مؤثر مدیریت حوادث، دارای اهداف و منافع کمی و کیفی است. اهداف کمی و منافع مدیریت حوادث ترافیکی عبارتند از:

- کاهش مدت زمان (طول) حادثه ترافیکی و نتیجتاً کاهش تأثیرات جانبی حادثه و هزینه تراکم ترافیکی ایجاد شده، بهبود قابلیت اعتماد به وسایل نقلیه شخصی، همگانی، باری و تجاری.
- بهبود ایمنی سرنشینان خودروها، قربانیان تصادف و امدادگران حادثه با مدیریت و بازیابی سریع حادثه (توسط کاهش زمان در معرض حادثه بودن) که منجر به کاهش خطر رخ دادن حوادث ثانویه و بهبود ایمنی امدادگران می گردد.
- کاهش مصرف انرژی و بهبود وضعیت هوا (کاهش آلاینده های خروجی از وسایل نقلیه)
- اهداف کیفی نیز شامل: بهبود سیستمهای اطلاع رسانی به مسافران، افزایش کارایی ابزار هشدار به رانندگان، افزایش هماهنگی و همکاری سازمان های امدادگر، بهبود احساس عمومی در مورد عملیات سازمان ها و کاهش خستگی و ناامیدی رانندگان می باشد.

در این راستا می توان منافع حاصل از رسیدن به اهداف مدیریت حوادث را در زیر خلاصه نمود:

- کاهش تراکم ترافیک
- صرفه جویی اقتصادی
- صرفه جویی سوخت
- صرفه جویی نیروی انسانی و پرسنل
- کاهش انتشار آلاینده ها
- کاهش تصادفات به خصوص تصادفات ثانویه
- شناسایی سریعتر حادثه، تشخیص و اقدام و کاهش زمان پاسخگویی به حادثه
- کاهش تعداد افراد کشته و زخمی شده
- کاهش ترس و اضطراب
- افزایش ایمنی امدادگر
- افزایش رضایت مندی مردم

۴- نتیجه گیری

نتیجه گیری شامل ۳ بخش می باشد که در هر بخش موارد مورد نیاز جهت تکمیل آن بخش به شرح زیر ارائه شده است.

۴-۱- بخش ۱: بررسی آیین نامه و مقایسه متن آن با اهداف و منافع مدیریت حوادث ترافیکی
با مطالعه ۵ فصل و ۱۸ ماده آیین نامه مدیریت ایمنی حمل و نقل و سوانح رانندگی و بررسی نحوه اجرای آن در شهرهای ایران و با توجه به اهداف و منافع مدیریت حوادث ترافیکی و شرایط و ویژگی های موجود، راهکارهای پیشنهادی جهت تکمیل آیین نامه بشرح ذیل اعلام می گردد.

۴-۱-۱- در فصل ۱ آیین نامه (کلیات)

اضافه کردن بند: ۱- می توان دایره دستگاههای موثر را توسعه داد و از سازمان های مردم نهاد (سمن)ها استفاده نمود و در هر چه بهتر نمودن وضعیت ایمنی حمل و نقل کشور و کاهش سوانح رانندگی اقدام نمود.

۴-۱-۲- در فصل ۲ آیین نامه (ارتقای ایمنی و بهسازی راهها)

هفتمین کنفرانس ملی شهرسازی، معماری، عمران و محیط زیست

اضافه کردن بند: ۱- وزارت راه و ترابری جهت افزایش ایمنی راه‌های برون شهری، پس از شناسایی نقاط پرتصادف به تفکیک حوزه‌های جغرافیایی، تعیین اولویت‌ها و ارایه برنامه زمانبندی شده سالانه برای انجام اقدامات ایمن سازی نقاط پرتصادف و اولویت بندی رفع آنها در کمیسیون (کمیته تخصصی مهندسی راه) نقاط ایمن سازی شده و درصد پیشرفت و بهبود وضعیت راهها را گزارش و اطلاع رسانی نمایند.

اضافه کردن ماده الف- سازمان های های مردم نهاد(سمن)ها موظف است اقدامات ذیل را انجام دهد:

۱- مدیریت بهینه امکانات و تجهیزات و مکان‌یابی پایگاه‌های ثابت و سیار سازمان های های مردم نهاد (سمن)ها و نحوه استقرار آنها در تقاطع پرتصادف حوزه‌های جغرافیایی (با در نظر گرفتن تجهیزات تخصصی و مخابراتی لازم برای ارتباط صدا و دیتا با فرماندهی صحنه تصادف).

۲- استقرار نیروهای سازمان های های مردم نهاد (سمن)ها در پاسگاه‌ها و اتاقک‌های پلیس با هماهنگی پلیس راهور ناجا.

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

۴-۱-۳- در فصل ۳ آیین نامه (ارتقای ایمنی وسایط نقلیه)

اضافه کردن بند: ۱- وزارت راه و ترابری پس از بررسی سالانه سوابق تصادفات و تلفات هر یک از انواع وسایل نقلیه موجود در کشور و اعلام سطح ایمنی نسبی آنها بر حسب سیستم درجه‌بندی توسط کمیسیون (کمیته تخصصی ناوگان) موظف است، طی مراحل قانونی وزارت صمت را ملزم نماید به منظور ارتقای ایمنی وسایل نقلیه؛ خودروهای فاقد ایمنی مطلوب را از خط تولید صنایع خودروسازی کشور خارج نمایند.

۴-۱-۴- در فصل ۴ آیین نامه (فرهنگ سازی، ارتقای آموزش همگانی و اصلاح رفتار پرخطر رانندگان)

اضافه کردن بند: ۱- دستگاه‌های مؤثر موظفند از خدمات سازمان های های مردم نهاد(سمن)ها به منظور آموزش و ارتقای فرهنگ ایمنی ترافیک و اجرای اقدامات مؤثر در زمینه آموزش ایمنی ترافیک مطابق جدول شماره (۱) پیوست آیین نامه استفاده نمایند.

۴-۱-۵- در فصل ۵ آیین نامه (هماهنگی ها و اقدامات مدیریتی)

اضافه کردن بند: ۱- استفاده از سازمان های مردم نهاد(سمن)ها در کمیسیون‌های اجرایی آیین‌نامه در استان‌ها با هدف ایجاد ضمانت اجرایی لازم برای تحقق اهداف آیین‌نامه.

اضافه کردن بند: ۲- استفاده از توانایی های اعضای سازمان های مردم نهاد(سمن)ها در تیم‌های عملیاتی و اجرایی رسیدگی به حوادث شامل خدمات مشاوره ای به مصدومین حادثه و بازماندگان قربانیان تصادف، پیگیری های اداری مراحل درمان آنها تا حصول نتیجه مطلوب و اخذ حمایت‌های قانونی و تامین اجتماعی.

اضافه کردن بند: ۳- تجزیه و تحلیل کمی و کیفی فعالیتهای سازمان های مردم نهاد(سمن)ها در کمیسیون (کارگروه آمار و اطلاعات) و ارائه گزارش آن به ستاد در مقاطع شش ماهه.

۴-۲- بخش ۲: دوره های آموزشی پیشنهادی ارتقای مدیریت ایمنی حمل و نقل و سوانح رانندگی جهت ارائه در جدول شماره ۱- پیوستها

۱- دوره آموزشی مدیریت ایمنی حمل و نقل و سوانح رانندگی جهت اعضای سازمان های مردم نهاد(سمن)ها - سازمان مجری دوره، پلیس راهنمایی و رانندگی می باشد.



هفتمین کنفرانس ملی شهرسازی، معماری، عمران و محیط زیست

۲- دوره آموزش فوریت‌های مشاوره ای و امدادی جهت اعضای سازمان های مردم نهاد(سمن)ها- سازمان مجری وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی می باشد.

۳- دوره آموزشی پدافند غیرعامل جهت والدین، معلمان، مربیان، مدیران و سایر عوامل اجرایی آموزش و پرورش و تمامی عوامل اجرایی سایر بخش های مرتبط با مدیریت ایمنی راه و اعضای سازمان های مردم نهاد (سمن) ها- سازمان مجری دوره، سازمان پدافند غیرعامل کشور می باشد.

مراجع

۱. آیین‌نامه مدیریت ایمنی حمل و نقل و سوانح رانندگی، کارگروه توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت، تهران، ۱۳۸۸
۲. امینی نژاد، ر. و افتخاری، ق، مقدمه ای بر برنامه ریزی حمل و نقل شهری (رشته جغرافیا)، تهران: انتشارات دانشگاه پیام نور، ص ۴۹، ۱۳۸۹
۳. دستورالعمل مدیریت حوادث و تعیین نقاط حادثه خیز، معاونت و سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران، گزارش چهارم، تهران، ص ۵، ۱۳۹۱
۴. شفیعی نیکو، ح، بررسی پیاده سازی سیستم حمل و نقل دوچرخه بر محیط زیست شهرهای کشور به ویژه کلان شهر ها، مطالعه موردی کلان شهر اهواز، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه شهید چمران اهواز، اهواز، ص ۴، ۱۳۹۳
۵. گزارش جهانی کنترل سوانح ترافیک جاده ای، سازمان بهداشت جهانی و بانک جهانی، ص ۱۴، ۲۰۰۴