



صدا و سیما جمهوری اسلامی ایران

معاونت سیاسی

اداره پژوهش های سیاسی

علل و عوامل افزایش تصادفات در کشور

قوانین و آمارها چه می گویند؟

مصاحبه با:

سرهنک عین الله جهانی معاون اجتماعی و فرهنگ ترافیک پلیس راهور ناجا



فرآورده‌های خبری و تولیدات پژوهشی در بخش های زیر قابل دسترس است:

– وب سایت خبرگزاری صداوسیما (سرویس پژوهش) <http://www.iribnews.ir>

پژوهشگر: مریم بیگ پور

فهرست مطالب

عنوان	صفحه
*مقدمه	۲
*وضعیت تصادفات در ایران و جهان	۲
*بررسی وضعیت تصادفات در برخی کشورها با جمعیت مشابه ایران	۳
*قوانین و مقررات موجود در خصوص کاهش تصادفات	۳
*کاهش تصادفات در قانون برنامه	۴
*قوانین بر زمین مانده موثر در کاهش تصادفات جاده ای	۵
*عوامل موثر در بروز تصادفات	۵
*مقایسه آمار تلفات تصادفات درون شهری و برون شهری	۶
*کرونا و تاثیر محدودیت ها بر کاهش آمار تصادفات	۶
*اقدامات انجام شده برای کاهش آمار متوفیان حوادث رانندگی در چند سال اخیر	۷
*نقش رسانه در کاهش تصادفات	۸
*نقش سازمان های مردم نهاد در کاهش تصادفات	۸
*راهبردهای کاهش تصادفات	۸
*پیوست ها	۱۱

در ۴۰ سال گذشته حدود یک میلیون و صد هزار نفر در اثر تصادفات جان خود را از دست داده‌اند و حدود ده تا پانزده میلیون نفر نیز دچار مصدومیت شده‌اند. چنین خسارت عظیم به سرمایه‌های انسانی کشور، پیامدهای سنگین آن و خسارت‌های مادی بالغ بر صدها میلیارد دلار که می‌توانست صرف توسعه کشور شود؛ لزوم پیگیری و برنامه‌ریزی جدی را نشان می‌دهد. در شرایط کنونی بیشترین تمرکز پلیس، نظارت بر خودروهای سنگین و اتوبوس‌ها به ویژه در کنترل سرعت آنها متمرکز شده که خوشبختانه نتایج موفق هم داشته است، اما تحلیل آمار سوانح رانندگی ۱۳۹۸ در ایران نشان می‌دهد که تنها حدود ۳ درصد از قربانیان سوانح مربوط به خودروهای سنگین و کمتر از دو درصد مربوط به اتوبوس است. به زبان دیگر مجموع قربانیان سالانه اتوبوس، قطار و هواپیما در ایران کمتر از هفتصد تن است و ۹۵ درصد قربانیان مربوط به مجموعه عابران پیاده (۲۰ درصد)، موتورسواران (۲۰ درصد)، خودروهای سواری (۵۰ درصد) و ۵ درصد نیز موارد دیگر است. بی‌تردید اصلاح وضعیت جاده‌ها و کیفیت خودروها سهم بسزایی در کاهش قربانیان سوانح خواهد داشت اما وقتی سالانه ۲۰ درصد قربانیان (حدود ۴۰۰۰ قربانی) را عابران پیاده و ۲۰ درصد (حدود ۴۰۰۰ قربانی) را موتورسواران شامل می‌شوند که رقم بسیار بالایی است،^۱ و بسیاری از خودروها نیز صرفاً در اثر سرعت غیر مجاز و رعایت نکردن اصول ایمنی شخصی دچار سانحه می‌شوند؛ به نظر می‌رسد اصلاح رفتار شهروندان و تمرکز نظارت پلیس بر این بخش نیز می‌تواند به سرعت، تعداد قربانیان سوانح را کاهش دهد و این دستاورد مهم بیش از آنکه نیاز به سرمایه‌گذاری سنگین داشته باشد، نیازمند استراتژی مناسب در سیاستگذاری کلان عبور و مرور است. در این مسیر، مطالعه کشورهای موفق در کنترل سوانح جاده‌ای بسیار حائز اهمیت است. قطعاً اصلاح وضع موجود که از پیچیدگی‌های فراوانی نیز برخوردار است، نیازمند توجه ویژه به قوانین، همکاری نهادهای بالادستی و سازمان‌های سیاستگذاری و اجرایی متعدد است.

وضعیت تصادفات در ایران و جهان

سالانه، حوادث رانندگی موجب مرگ یک میلیون و دویست هزار نفر و آسیب دیدگی بیش از پنجاه میلیون نفر در سراسر جهان می‌شود.^۲ در کشورهای کم‌درآمد و کشورهای با درآمد متوسط، تصادفات علت مرگ حدود ۱۳ درصد فوت‌شدگان و معلولیت ۳۴ درصد افرادی است که دچار ناتوانی‌های جسمی و نقص عضو شده‌اند.^۳ در شرایط کنونی، ایران یکی از کشورهای دارای بیشترین نرخ مرگ و میر ناشی از حوادث رانندگی در دنیا است.^۴ حوادث رانندگی دومین علت مرگ و میر بعد از بیماری‌های قلب و عروق به شمار می‌روند. بررسی‌ها نشان می‌دهد **ایران در جایگاه هفتمین کشور با میزان مرگ و میر جاده‌ای بالا در قاره آسیا قرار گرفته و در قیاس با امن‌ترین کشورهای جهان از نظر میزان حوادث جاده‌ای، گاه سالانه تا ۱۰ برابر، موارد مرگ و میر بیشتری در این زمینه به ثبت می‌رساند.** بر اساس برآوردهای آماری سازمان پزشکی قانونی کشور، تعداد متوفیان ناشی از سوانح رانندگی در سال ۹۶، ۹۷ و ۹۸ در محدوده ۱۷ هزار نفر بوده است. آمار متوفیان سال ۱۴۰۰ هنوز اعلام نشده و آمار مربوط به سال ۹۹ هم به دلیل خانه‌نشینی کرونایی و وضع محدودیت‌های سفر، «داده پرت» محسوب می‌شود. همچنین، آمار مصدومان ناشی از تصادفات نیز در سال ۱۳۹۶، حدود ۳۳۶ هزار نفر، در سال ۱۳۹۷ حدود ۳۶۷ هزار نفر و در سال ۱۳۹۸، حدود ۳۴۷ هزار نفر بوده است. به این ترتیب، **آمار کشته‌شدگان حوادث رانندگی در ایران با وجود هدف‌گذاری کاهش دو هزار موردی مرگ**

۱. چهارده گام مهم برای کاهش سوانح جاده‌ای، رکنا، ۱۳/۴/۰۰.

۲. شهپاز، گلنوش، دولتشاهی بهروز، عباس‌پور شهپاز، پروانه محمدخانی، (۱۳۹۲)، شناسایی عوامل شخصیتی و شناختی در رانندگان حادثه‌ساز، فصلنامه پایش، دوره ۱۲، شماره ۳، صص ۲۷۳-۲۶۳.

۳. برنامه‌ریزی راهبردی به‌منظور کاهش تصادفات، محمدی، جمال و همکاران، مجله پژوهشی جغرافیا و برنامه‌ریزی محیطی، پاییز ۹۶ دوره ۲۸ شماره ۳.

۴. کوراوند تخت سبزی، نرگس، (۱۳۹۳)، شناسایی نقاط حادثه‌خیز شهر شاهین‌شهر، تحلیل فضایی علل تصادف و ارائه راهکارهای بهبوددهنده، پایان‌نامه کارشناسی ارشد رشته جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشکده، علوم جغرافیایی و برنامه‌ریزی، دانشگاه اصفهان، اصفهان، ایران.

و میر در سال ۹۸، به هیچ‌وجه به نسبت میانگین تغییر نکرده و می‌توان گفت دست‌کم در این سه سال مورد اشاره، تعداد متوفیان ناشی از حوادث رانندگی تقریباً در بازه ۱۷ هزار نفری ثابت مانده و عملاً کاهش چشمگیری نداشته است.^۱ بر اساس اعلام نیروی انتظامی ۶/۴ درصد از درآمد ناخالص ملی کشور صرف هزینه‌های تصادفات رانندگی می‌شود.^۲ بر اساس آمار منتشرشده از سوی سازمان بهداشت جهانی، در ایران تقریباً هر ۲۰ دقیقه، یک نفر در حوادث رانندگی فوت می‌کند؛ یعنی سالانه به ازای هر یک میلیون نفر، ۴۵۰ نفر (حکمت‌نیا و همکاران، ۱۳۹۳: ۲۹۴).^۳ قربانیان اصلی این حوادث، اغلب در سنین ۱۵ تا ۴۴ ساله و به ویژه جوانان هستند. تعداد تصادفات رانندگی، کشته‌شدگان، مجروحان و هزینه‌هایی که از این راه به کشور وارد می‌شوند به حدی زیاد است که باید از هر تدبیر و تجربه موفق جهانی برای کاهش این آمار بهره گرفت.^۴

*** بررسی وضعیت تصادفات در برخی کشورها با جمعیت مشابه ایران**

کشوری نظیر انگلیس با جمعیتی تقریباً معادل کشورمان و با حدود ۳۸ میلیون وسیله نقلیه (مجموع خودروی سواری، موتور سیکلت و خودرو سنگین)، قربانیانی حدود ده درصد ایران را در آمار سالانه نشان می‌دهد (کمتر از ۱۹۰۰ کشته و ۲۵ تا ۲۸ هزار مصدوم سالانه)، حال آنکه آمار سال ۹۸ ایران با حدود ۳۶ میلیون خودرو، حاکی از حدود ۱۷ هزار کشته و ۲۵۰ هزار مصدوم است. کشور ترکیه در همسایگی ما با جمعیتی تقریباً برابر ایران و با تعداد مجموع خودروی بیش از ۲۵ میلیون دستگاه، تعداد قربانیان سالانه آن حدود پنج هزار و پانصد تن در سال ۲۰۱۹ است. در حالی که این تعداد در سال ۲۰۱۸ حدود ۶۷۰۰ تن، در سال ۲۰۱۵ حدود ۷۵۰۰ و در سال ۲۰۱۰ حدود ۱۰۰۰۰ قربانی بوده است.^۵ این دستاورد مهم در ترکیه یعنی به نصف رساندن تعداد قربانیان، حاصل نشده مگر با سیاستگذاری کلان و هماهنگی همه دستگاه‌های ذیربط. بنابراین ما در کشورمان بیش از هر چیزی نیازمند «رویکرد هوشمند» به سوانح رانندگی و تدوین اولویت‌ها هستیم و با نظارت، آموزش و تغییر رفتار رانندگان و مردم با کمترین سرمایه‌گذاری، بسیاری از این سوانح قابل پیشگیری خواهد بود و البته این نافی سرمایه‌گذاری و تکنولوژی پیشرفته و ارتقای کیفیت مستمر نیست.

*** قوانین و مقررات موجود در خصوص کاهش تصادفات^۶**

آیین‌نامه مدیریت ایمنی حمل و نقل و سوانح رانندگی مصوب ۱۳۸۸/۶/۴ در مواد قانونی ۲ تا ۱۷ به تعیین وظایف دستگاه‌های ذیربط در ارتباط با موضوع ایمنی حمل و نقل و کاهش تصادفات رانندگی پرداخته است:

فصل اول - کلیات و تعاریف

فصل دوم - ارتقای ایمنی و بهسازی راه‌ها

ماده ۲ - وظایف وزارت راه و ترابری برای افزایش ایمنی راه‌های برون‌شهری

ماده ۳ وظایف وزارت کشور برای افزایش ایمنی شبکه معابر از طریق شهرداری‌ها^۷

ماده ۴- وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی عهده دار مدیریت فوریت‌های پزشکی

ماده ۵ - وظایف وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی برای کاهش زمان رسیدن بر بالین مصدوم در شهرها به کمتر از (۸) دقیقه و در جاده‌ها به کمتر از (۱۵) دقیقه

۱. جاده‌های ایران چقدر جان می‌گیرند؟، تجارت نیوز، ۰۰/۷/۲۱

۲. مصاحبه پژوهشگر خبر معاونت سیاسی با سرهنگ عین‌الله جهانی معاون اجتماعی و فرهنگ ترافیک پلیس راهور ناجا

۳. حکمت‌نیا، حسن، انصاری ژینوس، سعید گیوه‌چی (۱۳۹۳)، حسن بهینه‌سازی حمل‌ونقل درون‌شهری یزد و علل وقوع تصادفات رانندگی، پژوهش‌های جغرافیای انسانی، شماره ۲، دوره ۴۶، صص ۳۱۰-۲۹۳.

۴. دینداربوسجین، رقیه، ستوده گندشمین، مجتبی و صابر امینی خانه برق، (۱۳۹۳)، بررسی عوامل مؤثر بر افزایش تصادفات خودروهای سنگین، فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک، شماره ۳۵، صص ۱۱۴-۹۹.

۵. چهارده گام مهم برای کاهش سوانح جاده ای، رکنا، ۰۰/۴/۱۳

۶. آیین‌نامه مدیریت ایمنی حمل و نقل و سوانح رانندگی، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، ۸۸/۶/۴

۷ به پیوست ۱ مراجعه شود.

ماده ۶- مهمترین وظایف وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی در مدیریت فوریت‌های پزشکی (۱۵ بند)^۱

ماده ۸- وظایف وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات.

ماده ۹- وظایف وزارت اقتصادی و دارایی (بیمه مرکزی ایران) در جهت افزایش اثر بازراندگی آنها از وقوع تخلفات و تشویق به رعایت قوانین ترافیکی، و سوابق تخلفات و تصادفات رانندگان (به ویژه ناوگان حمل و نقل عمومی و موتورسیکلت)

فصل سوم - ارتقای ایمنی وسایط نقلیه

ماده ۱۰- وظایف وزارت صنایع و معادن

ماده ۱۱- وظایف وزارت راه و ترابری در خصوص راه‌اندازی مراکز معاینه فنی ناوگان حمل و نقل عمومی و بازدید منظم دوره‌ای، ظرف شش ماه از ابلاغ آیین‌نامه

فصل چهارم - فرهنگ‌سازی، ارتقای آموزش همگانی و اصلاح رفتار پرخطر رانندگان

ماده ۱۲- وظایف پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا

ماده ۱۳- وظایف دستگاه‌های مؤثر به منظور آموزش و ارتقای فرهنگ ایمنی ترافیک، و ارائه گزارش ارزیابی‌ها هر سه ماه یک بار به ستاد.

فصل پنجم - هماهنگی‌ها و اقدامات مدیریتی

ماده ۱۴- وظایف دبیرخانه کمیسیون

ماده ۱۵- پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا عهده دار فرماندهی صحنه تصادف و موظف بودن تمامی تیم‌های عملیاتی دستگاه‌های مؤثر به انجام اقدامات خود ضمن هماهنگی با پلیس.

ماده ۱۶- وظایف تیم‌های عملیاتی و اجرایی رسیدگی به حوادث

ماده ۱۷- دستگاه‌های مؤثر موظفند برنامه اجرایی خود و اهداف کمی حاصل از اجرای آن در چارچوب تکالیف مشخص شده در این آیین‌نامه با به کارگیری همه منابع و امکانات موجود ظرف سه ماه به ستاد ارائه نمایند.^۲

* کاهش تصادفات در قانون برنامه

بر اساس قانون برنامه ششم توسعه، باید حوادث رانندگی به ازای هر ۱۰ هزار دستگاه وسیله نقلیه، ۳۱ درصد کاهش یابد و از طرفی سالانه ۱۰ درصد میزان تلفات ناشی از تصادفات نیز کم شود، همچنین طبق مصوبه هیئت وزیران در مراکز شهرها و شهرهای بالای ۲۰۰ هزار نفر نیز باید سالانه ۱۰ درصد از آمار تصادفات کاهش یابد. همچنین در ماده ۱۲۳ قانون مذکور آمده است: «دولت مکلف است اقدامات و سازوکار لازم برای کاهش تلفات حوادث رانندگی با تاکید بر تجهیز و تقویت پلیس راهنمایی و رانندگی، ارتقای کیفیت ایمنی وسایط نقلیه، تقویت و تکمیل شبکه‌های امداد رسانی و فوریت‌های پزشکی، اصلاح نقاط حادثه‌خیز جاده‌ای و توسعه فرهنگ صحیح ترافیکی را فراهم کند؛ به نحوی که تلفات حوادث رانندگی نسبت به تعداد ۱۰ هزار دستگاه خودرو تا پایان برنامه ۳۱ درصد کاهش یابد.» علاوه بر این در بخشی از ماده ۱۶۲ قانون برنامه پنجم توسعه آمده است: «دولت موظف است ساز و کارهای قانونی لازم برای کاهش سالانه ۱۰ درصد میزان تلفات جانی ناشی از تصادفات رانندگی در جاده‌های کشور در طول برنامه را فراهم کند.» براساس این قانون باید تعداد تلفات ناشی از رانندگی در پایان سال ۱۳۹۴ به حدود ۱۳۷۲۸ نفر می‌رسید. زیرا این تلفات در سال ۱۳۸۹، برابر ۲۳۲۴۹ نفر بود و کاهش ۱۰ درصد سالانه آن حدود ۹۵۲۱ نفر بود. ولی آنچه در عمل رخ داده است، رسیدن به عدد ۱۶۵۸۴ نفر فوتی ناشی از تصادفات رانندگی در سال ۱۳۹۴ است. به عبارت دیگر حدود ۲۸۵۶ نفر بیشتر از رقم تعیین شده در برنامه تلفات داده ایم.^۳

۱ پیوست ۱

۲. آیین‌نامه مدیریت ایمنی حمل و نقل و سوانح رانندگی، مرکز پژوهش‌های مجلس، ۸۸/۶/۴

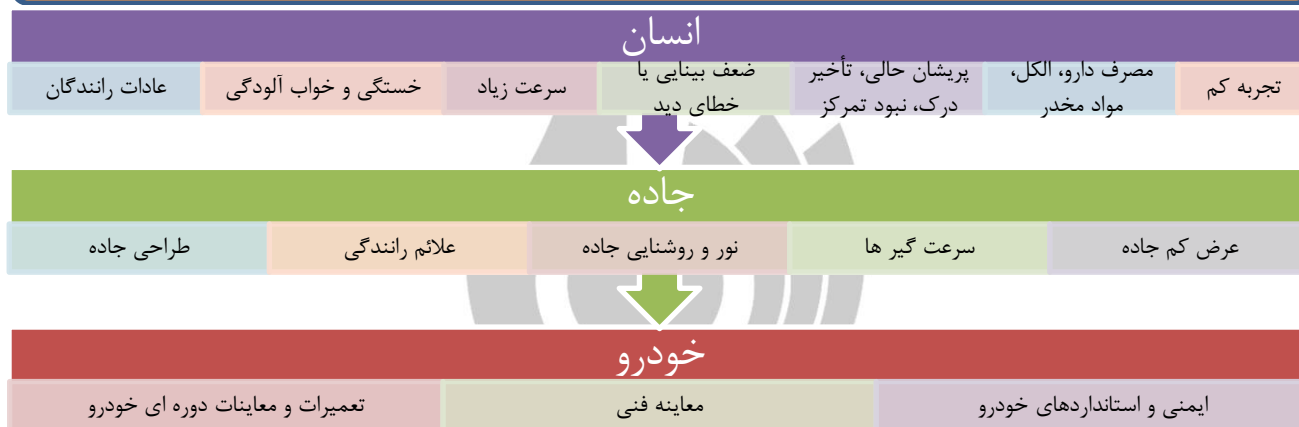
۳. کاهش تصادفات در برنامه ششم، روزنامه اعتماد، ۹۵/۱۰/۱۹

*قوانین بر زمین مانده موثر در کاهش تصادفات جاده ای^۱

رهبر معظم انقلاب در مراسم دانش آموزی دانشجویان دانشگاه علوم انتظامی در ۲۶ شهریور ۹۶ به موضوع تصادفات جاده ای اشاره و اظهار داشتند: در موضوع تصادفات جاده ای باید نیروی انتظامی و دستگاه های دیگر، سهم خود را در جلوگیری از بروز چنین حوادث تلخ و ناگواری مشخص کنند و با برطرف کردن نقاط ضعف، وظیفه خود را انجام دهند. با تاکید ایشان تمامی دستگاه ها و سازمانها مشخص شد؛ اما کسی پاسخگوی وظیفه و نقش خود در کاهش تصادفات نیست و به نظر می رسد سازمان صدا و سیما می تواند با مطالبه گری از سازمان های مختلف پیگیر این موضوع مهم باشد. همچنین بر اساس تبصره دو ماده ۲۳ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی باید پنج درصد (۵درصد) از کل وجوه باقیمانده از جرائم رانندگی جهت تبلیغ در راستای ارتقای فرهنگ رانندگی و رعایت مقررات آن در اختیار پلیس راهنمایی و رانندگی قرارگیرد تا از طریق دستگاه ها و نهادهای مرتبط هزینه کند؛ که غالباً این مهم محقق نمی شود. علاوه بر این، بر اساس بند الف ماده ۱۰۸ قانون برنامه ششم توسعه، مبنی بر ضرورت کاهش جان باختگان تصادفات رانندگی، بررسی وضعیت نقاط پرتصادف و حادثه خیز در دستور کار استانداری ها قرار گرفته تا با برگزاری جلسات تخصصی، عامل جاده در ایجاد تصادفات منجر به فوت و جرح حذف شود. با وجود این ماده قانونی بسیاری از استانداران توجه چندانی به برگزاری جلسات و پیگیری موضوع ندارند.

*عوامل موثر در بروز تصادفات^۲

بر اساس نتایج پژوهشها عامل انسانی ۵۷ درصد در بروز تصادفات نقش داشته است

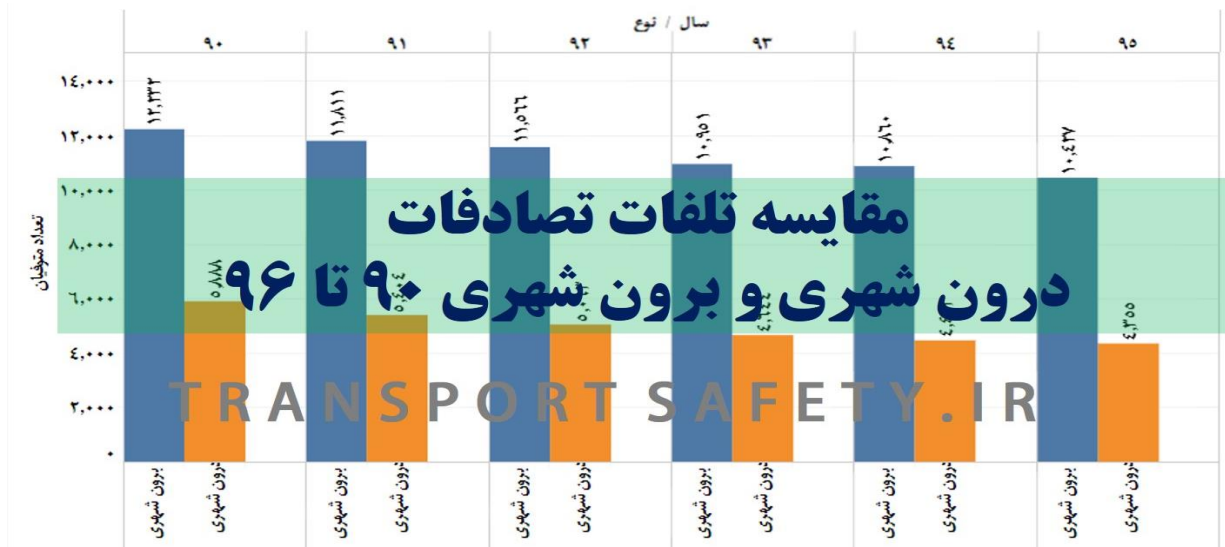


^۱ . مصاحبه پژوهشگر خبر معاونت سیاسی با سرهنگ عین الله جهانی معاون اجتماعی و فرهنگ ترافیک پلیس راهور ناجا

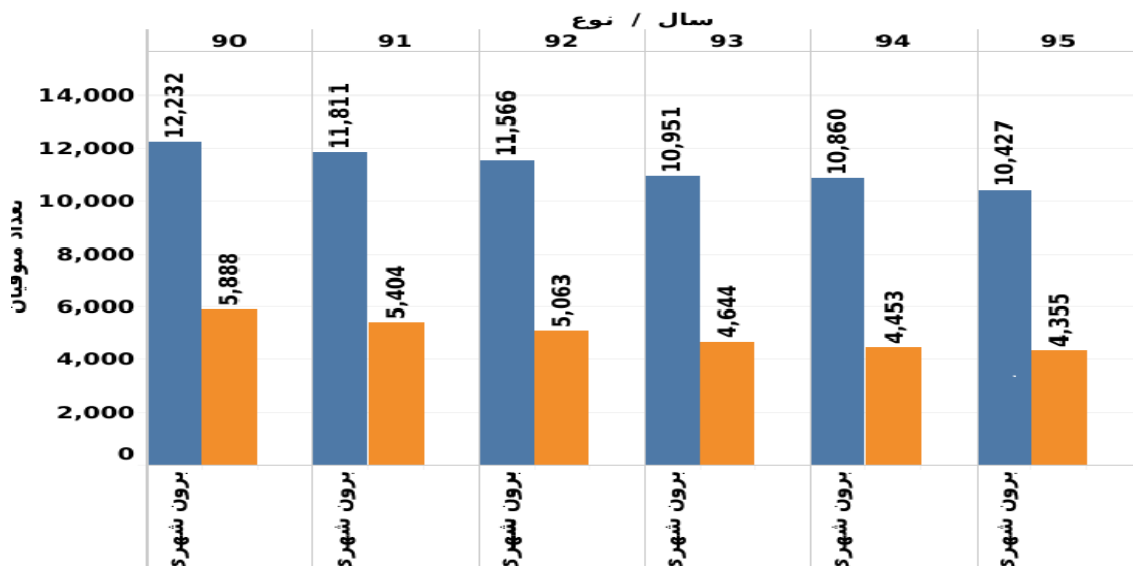
^۲ . بررسی عوامل موثر بر تصادفات جاده ای و ارائه راهکار برای کاهش آن، Sid، پژوهش های جغرافیای انسانی، شماره ۶۵، پاییز ۸۷

*مقایسه آمار تلفات تصادفات درون شهری و برون شهری

مقایسه آمار تلفات تصادفات درون شهری و برون شهری کشور از سال ۹۰ تا ۹۵ نشان می‌دهد که حدود ۳۰ درصد کل تلفات تصادفات ترافیکی، مربوط به تصادفات درون شهری است.



مقایسه تلفات درون شهری و برون شهری



*کرونا و تاثیر محدودیت ها بر کاهش آمار تصادفات

کاهش رفت و آمدهای جاده ای در هفت ماهه سال ۱۳۹۹ نسبت به سال ۱۳۹۸ موجب تغییر و کاهش ۱۴.۶ درصدی متوفیان شد. این آمار در سال ۱۳۹۹ و تا پایان مهر ماه ۹۴۱۷ نفر اعلام شد؛ درحالی که این آمار در مدت مشابه سال نود و هشت ۱۱۰۲۶ نفر بود. همچنین تعداد مصدومان این حوادث بسیار چشم گیر است و باز هم کرونا و محدودیت‌های کرونایی تا حد زیادی تغییر ایجاد کرده است. در سال ۱۳۹۹ تعداد مصدومان ۱۷۲۹۲۹ نفر بود که این تعداد در مدت مشابه ۱۳۹۸ نزدیک به ۲۳ هزار نفر بوده است. بروز بیماری کرونا با کاهش سفرهای جاده ای و قرنطینه های طولانی مدت هرچند خسارت‌های بسیاری به اقتصاد کشور وارد کرد اما از نظر کاهش آمار تصادفات توانست تغییر بزرگی ایجاد نماید.^۱

^۱ . آمار متوفیات حوادث رانندگی و مقایسه آن در هفت ماهه نخست ۹۹ و ۹۸، تصادف نیوز، ۹۹/۹/۳۰

مقایسه آمار متوفیات حوادث رانندگی ترافیکی هفت ماهه ماهه ۹۸ و ۹۹

استان	متوفیات			درصد رشد	مصدومین		
	۹۹ سال				۹۸ سال		
	مرد	زن	جمع		مرد	زن	جمع
آذربایجان شرقی	۳۹۰	۶۵	۴۵۵	۱۴,۲-	۲۲۳۹	۹۱۶۳	۱۱۴۹۴
آذربایجان غربی	۲۴۸	۵۸	۳۰۶	۲۹,۵-	۱۷۵۳	۶۹۲۳	۹۴۷۶
اردبیل	۱۳۳	۳۳	۱۶۷	۶,۴	۲۱۶۶	۲۹۰۱	۳۲۲۰
اصفهان	۴۹۲	۱۱۶	۶۰۸	۱۲,۵-	۳۳۱۷	۱۳۳۳۷	۱۷۶۶۶
البرز	۱۲۴	۳۳	۱۵۸	۲,۵-	۱۴۲۳	۴۳۹۲	۶۰۶۲
ایلام	۵۲	۱۲	۶۴	۴۳,۴-	۳۷۱	۱۴۱۱	۲۰۵۲
بوشهر	۱۴۹	۲۵	۱۶۴	۲۱,۹-	۴۱۸	۱۷۷۸	۲۴۰۸
تهران	۶۲۳	۸۹	۷۱۲	۸,۱-	۳۳۲۰	۱۸۸۸۳	۲۲۲۰۳
چهارمحال و بختیاری	۱۰۷	۲۷	۱۳۴	۱۰,۱-	۲۶۳	۲۰۹۵	۲۸۹۶
خراسان جنوبی	۱۰۶	۳۹	۱۴۵	۲۴,۹-	۶۱۹	۲۲۲۷	۳۰۵۱
خراسان رضوی	۴۸۹	۱۱۵	۶۰۴	۲۲,۴-	۳۹۴۹	۱۵۰۳۸	۱۹۲۰۸
خراسان شمالی	۱۱۵	۲۸	۱۴۳	۱۳,۳-	۷۰۷	۳۷۰۰	۳۵۸۶
خوزستان	۳۹۲	۸۹	۴۸۱	۱۳,۳-	۶۴۳۲	۸۱۸۸	۱۱۳۲۹
زنجان	۱۴۵	۳۳	۱۷۸	۹,۶-	۸۰۴	۲۳۴۵	۳۱۴۹
سمنان	۱۰۹	۴۳	۱۵۲	۲۵,۹-	۸۰۱	۳۷۰۳	۴۹۷۵
سیستان و بلوچستان	۴۴۴	۱۰۳	۵۴۷	۱۶,۶-	۳۰۲۸	۳۸۶۹	۴۶۴۴
فارس	۶۰۲	۱۱۳	۷۱۵	۱۵,۹-	۸۳۱۵	۱۱۰۴۰	۱۴۷۲۹
قزوین	۱۴۵	۳۸	۱۸۳	۵,۷-	۲۲۸۷	۲۳۷۲	۴۴۶۰
قم	۱۶۸	۳۲	۲۰۰	۲۲,۰-	۹۲۸	۴۴۹۲	۶۱۰۵
کردستان	۱۹۲	۴۹	۲۴۱	۳,۶	۱۶۵۸	۳۹۱۹	۴۶۰۲
کرمان	۴۶۶	۱۰۳	۵۶۹	۱۶,۳-	۵۷۲۲	۷۵۸۲	۹۹۹۳
کرمانشاه	۱۹۸	۵۵	۲۵۳	۲۶,۰-	۳۷۰۱	۵۱۱۹	۶۹۱۷
کهگیلویه و بویراحمد	۹۵	۲۳	۱۱۷	۲۴,۵-	۱۸۵۹	۲۳۹۷	۲۸۶۱
گلستان	۱۶۷	۳۳	۲۰۱	۱۱,۸-	۳۸۸۸	۳۸۵۷	۵۵۴۶
گیلان	۲۸۷	۴۶	۳۳۳	۱۱,۷-	۱۸۶۲	۶۸۲۳	۸۵۷۵
لرستان	۳۲۲	۵۷	۳۸۹	۱۶,۷-	۳۸۳۵	۵۰۷۷	۷۰۲۰
مازندران	۳۹۸	۶۲	۴۶۰	۱۱,۱-	۵۳۵۹	۷۶۱۰	۱۰۳۳۵
مرکزی	۲۶۶	۸۳	۳۴۹	۱,۱-	۲۹۲۹	۴۰۰۹	۵۰۵۶
هرمزگان	۱۷۴	۴۰	۲۱۴	۴,۰-	۱۱۷۱	۱۵۱۱	۲۱۲۳
همدان	۱۶۹	۵۶	۲۲۵	۳۹,۷-	۳۸۳۳	۱۰۳۶	۵۰۸۷
یزد	۱۳۵	۳۴	۱۵۹	۱۶,۸-	۲۵۵۶	۷۴۴	۴۶۲۸
جمع	۷۷۰۳	۱۷۱۴	۹۴۱۷	۱۴,۶-	۱۲۹۴۱۵	۳۳۵۱۴	۳۳۸۱۴۹

*اقدامات انجام شده برای کاهش آمار متوفیان حوادث رانندگی در چند سال اخیر^۱

- واگذاری ۸۳۵ دستگاه خودرو، تقویت تیم‌های گشت کنترل نامحسوس پلیس راه
- راه اندازی گروه کنترل ترافیک جاده‌ای
- استفاده از ظرفیت پهبادی ناجا برای پایش وضعیت ترافیکی محورهای مواصلاتی کشور
- افزایش تحرک گشت‌های پلیس راهور با پرداخت حق الزحمه عملیات کاهش سوانح ترافیکی
- پیگیری از رده خارج شدن خودروهای نایمن مانند پراید و پژو ۴۰۵
- ایجاد مرکز تحلیل داده‌های کلان پلیس راهور
- تولید سامانه‌ای برای تشخیص صحیح تخلف سرعت
- پیگیری تیم‌های گشت عملیاتی به دست افزار ثبت الکترونیکی تخلفات رانندگی
- پیش بینی وقایع و رویداد سفرها در طول سال به ویژه ایام خاص و تعطیلات
- تجهیز گشت‌های راه و راهور استان به ردیاب لحظه‌ای

^۱ . آمار متوفیات حوادث رانندگی و مقایسه آن در هفت ماهه نخست ۹۹ و ۹۸، تصادف نیوز، ۹۹/۹/۳۰

*نقش رسانه در کاهش تصادفات

می‌دانیم که رسانه‌ها می‌توانند در اقتناع، آموزش و تغییر رفتار مردم و مسئولان نقش معنی‌داری ایفا کنند. شایسته است ارتباط و همفکری با رسانه‌ها به عنوان عاملی موثر در ارتقای آگاهی‌های عمومی و هنجارسازی و ارتقای فرهنگ عمومی از جمله فرهنگ عبور و مرور و همچنین نظارت و نقد عملکرد نهادهای مسئول و پلیس، مد نظر قرار گیرد؛ تا با همکاری یکدیگر شاهد بهبود آمد و شد، کاهش قربانیان سوانح رانندگی و ایفای مسئولیت بهتر مسئولین تمامی بخش‌ها به ایفای مسئولیت‌هایشان باشیم. اگر در این همکاری‌ها درصد اندکی هم از قربانیان و مصدومان سوانح کاسته شود، خود گامی به جلو است. آمارهای پلیس راهور نشان می‌دهد؛ در چند سال گذشته پخش برنامه‌های ایمنی ترافیکی و حوادث جاده‌ای تاثیر قابل ملاحظه‌ای در ارتقای فرهنگ، آموزش مردم و کاهش حوادث داشته است؛ بنابر این لازم است تولید این برنامه‌ها در رسانه ملی از سر گرفته شود. (پیوست این موضوع در ۳ صفحه نامه ناجا به صداوسیما در پایان پژوهش آمده است).

*نقش سازمان‌های مردم‌نهاد در کاهش تصادفات

استفاده از ظرفیت‌های سازمان‌های مردم‌نهاد در مطالبات ایمنی ترافیک، رویکرد مهمی است که در کشورهای پیش‌رو در ایمنی ترافیک مورد توجه قرار می‌گیرد و در میان و بلندمدت نتایج مثبتی را در پی داشته است. در این ساختار پیشنهادی، مسئولان باید نسبت به افکار عمومی به حد کافی متعهد و پاسخگو باشند. سازمان بهداشت جهانی، مهمترین زمینه‌های فعالیت سازمان‌های غیردولتی مردم‌نهاد را مشتمل بر موارد زیر برشمرده است:

- جلب توجهات عمومی نسبت به موضوع ایمنی ترافیک
- ایجاد اراده سیاسی برای توجه به ایمنی ترافیک و تلاش برای ارتقای آن
- اصلاح تصورات اشتباه عموم مردم نسبت به علل بروز تصادف
- پیگیری‌های لازم برای تغییر در سیاستها و برنامه‌های عمومی (ملی یا محلی) با هدف ارتقای ایمنی
- انتقال پیام به عموم مردم در خصوص رفتارهای پر خطر ترافیکی و لزوم اصلاح آنها
- جلب مشارکت‌ها و همکاری‌های عمومی
- پیگیری افزایش بودجه قابل تخصیص به اقدامات ایمن‌سازی
- مطالبه ارتقای ایمنی به نمایندگی از عموم مردم

*راهبردهای کاهش تصادفات

-**شناسایی و ایمن‌سازی نقاط حادثه‌خیز** بخش اعظمی از سوانح در نقاط خاص و قابل پیش‌بینی رخ می‌دهد. قابل پذیرش نیست که وقتی می‌دانیم کدام نقطه‌ی شهری یا بین‌شهری سانحه‌خیز است، همچنان وضعیت ادامه داشته باشد. باید سرعت‌گیرهای فراوان، و نظارت بسیار قوی و غیر قابل اغماض را در نقاط سانحه‌خیز توسعه داد. کاهش سرعت مجاز در این مناطق از راهبردهای بسیار موثر بوده است. در برخی کشورها در این نقاط سرعت را تا نصف هم کاهش داده‌اند. نصب پیام‌های هشدار همراه با اعلام تعداد قربانیان سالانه در نقاط سانحه‌خیز از اقدامات موثر دیگر است.

-**سختگیری در امتحان عملی و نظری** شواهد نشان می‌دهد که آموزش‌ها کافی نبوده و به خوبی نیز اجرا نمی‌شود. باید با امتحان نظری و عملی اخذ گواهینامه برخورد بسیار سختگیرانه تری شود و استانداردها ارتقا یابد. در بسیاری از کشورها امتحان رانندگی تا ۴۵ دقیقه طول می‌کشد و به آسانی تایید نمی‌شود و افراد مجبور به امتحان مکرر هستند. امتحان نظری نیز به آسانی کشور ما نیست و تلفیقی از پرسش‌ها نظری و آزمون ویدئویی قرار گرفتن در شرایط خطر است. باید ترتیبی داده شود که صرفاً در صورت اطمینان قطعی از فهم راننده از مقررات، داشتن اخلاق رانندگی و توانمندی راننده در رانندگی مطمئن، به ایشان گواهی نامه داده شود.

جداسازی جاده‌ها، مهندسی علمی جاده‌ها جداسازی جاده‌ها برای کاستن از احتمال برخورد رو در رو و همچنین پیشگیری از مصدومیت‌های کشنده و مهندسی علمی جاده‌ها از نظر ساخت و نور و ...، از وظایف اصلی دولت است و طبیعتاً در سیاستگذاری کلان عبور و مرور، مسئولان و نهادهای ذیربط باید برای اعمال سیاست لازم و سرمایه گذاری متناسب اندیشه کنند.

افزایش کیفیت خودروها، پاسخگو کردن شرکت های خودروسازی بهبود کیفیت خودروها برای کاستن از سوانح ناشی از نقص فنی، ضرورتی اجتناب ناپذیر است. نظارت همه جانبه بر معاینات فنی خودروها الزام دیگر است، اما نباید مسئولان ذیربط خدایی ناکرده با بی‌مسئولیتی همه چیز را بر عهده شهروندان بگذارند و منافع شرکت‌های خودروسازی را بر جان شهروندان ترجیح دهند. سال‌هاست شبههاتی درباره عملکرد شرکت‌های خودروسازی و رعایت نشدن استانداردها، وجود دارد. بالاخره باید این مجموعه‌ها که مستقیماً در حیطه ی نهادهای و سیاست‌های کلان کشور هستند پاسخگو شوند. مسئولان ذیربط نمی‌توانند ادعای حمایت از شهروندان را داشته باشند و در این حال برای حفظ منافع اقتصادی این شرکت‌ها که معلوم نیست صرف چه امور یا چه مراکز و چه کسانی می‌شود، از حقوق مردم عبور کنند.

جمع آوری و ارائه ی «آمار» صحیح و ضرورت برخورد هوشمند با سوانح هر استراتژی و برنامه باید مبتنی بر آمار و داده های صحیح و جامع استوار باشد. آمار به اصطلاح خود سخن می‌گویند. با تجزیه و تحلیل درست داده هاست که می‌توان تصمیمات هوشمندانه و دقیق گرفت. باید بر گردآوری دقیق و تجزیه و تحلیل درست آمار تاکید شود، در غیر این صورت اولویت بندی و اتخاذ تصمیمات به هنگام و درست دشوار خواهد بود.

اولویت قرار دادن عابران پیاده اصلاح این مهم، بیش از هرگونه سرمایه گذاری، نیاز به آموزش و نظارت پلیس بر رانندگان و مکان‌های عبور و همچنین تغییر رفتار شهروندان و تصحیح مسیرهای عبور مردم دارد. آموزش و نظارت، تصحیح نور خیابان‌ها و جاده ها، پل های زیر زمینی و هوایی، چراغ های عابر پیاده، خط کشی های دقیق و باکیفیت، مسیرهای عبور مهندسی شده، سرعت گیرهای مناسب و تقسیم نیازهای مردم در هر دو سوی معابر به گونه ای که حداقل نیاز به عبور باشد از اولویت‌هاست.

کاهش سرعت مجاز در برخی خیابان‌ها و جاده‌های حادثه خیز عامل اصلی اغلب سوانح سرعت است. باید تا اصلاح وضعیت جاده ها و خودروها، سقف سرعت را در برخی نقاط حادثه خیز کشور پایین آورد. وقتی با سرعت فعلی در برخی نقاط در تردد داخل شهری و بین شهری قادر به کنترل سوانح نیستیم، باید سرعت مجاز را کاهش داد.

کنترل شدید موتورسواران با توجه به اینکه حدود ۴۰۰۰ قربانی سوانح مربوط به موتور سواران و ترک آنان است و همچنین درصد مهمی از عابران نیز از سوی موتورسواران مصدوم می‌شوند، تغییر در سیاست اخذ گواهینامه، شیوه های حمل مسافر، رعایت نکات ایمنی برای راننده و ترک موتور، کنترل سرعت موتور سواران و قوانین سختگیرانه تر ضروری است. این بخش نیز نیازمند سرمایه گذاری سنگین نیست و بیشتر نیازمند تغییر در سیاستگذاری، نظارت بر سرعت، رعایت مقررات ایمنی و آموزش موثرتر است.

رعایت نکات ایمنی سرنشینان بیشتر قربانیان سوانح رانندگی در اثر ضربه به سر جان باخته اند. حدود ۳۵ درصد قربانیان سوانح مربوط به سرنشینان عقب خودروها و موتورسیکلت‌هاست. الزام بدون اغماض به رعایت نکات ایمنی و قاطعیت پلیس در برخورد با متخلفان، هزینه ی زیادی را در بر نخواهد داشت و صرفاً نیازمند نظارت قوی و آموزش لازم است.

تصریح بر قبح تخلف و افشای نام متخلف به ویژه افراد مشهور تخلف رانندگی به ویژه تخلفات بزرگ یک اقدام غیر اخلاقی و ناشی از سطح نازل بینش و فرهنگ متخلف است. به قوی ترین ادبیات قبح عمل رانندگان متخلفی که عامل جرح و کشته شدن شهروندان می‌شوند را در رسانه ها اعلام کرد، تا به تدریج تخلف رانندگی یک تعرض به حقوق شهروندی و یک اقدام ضد فرهنگی و ضد اخلاقی دانسته شود. مخصوصاً اگر متخلفان رانندگی افراد ذی نفوذ، سیاستمداران، سلبریتی‌ها و آقازاده ها باشند.

- اصلاح ادبیات (ضرورت یافتن جایگزین برای کلمه «تصادف» ادبیات پلیس، مسئولان و رسانه ها در گزارش سوانح می تواند در تغییر رفتار شهروندان موثر باشد. تلویزیون و رسانه ها باید از ادبیاتی بهره بگیرند که قابل پیشگیری بودن و عمق پیامدهای ناگوار سوانح را یادآور شود.

- اصلاح رویکرد (ضرورت انسان محوری به جای شیء محوری) شایسته است پلیس و رسانه ها از کاربرد ادبیات «شیء محور» در سوانح خودداری کنند تا به تدریج فرهنگ عمومی نیز در این خصوص ارتقا یابد. این اشیاء نیستند که با هم برخورد می کنند، پای انسان ها در میان است. به طور مثال بگوییم: «راننده متخلف، کودک و مادرش را به کام مرگ فرستاد» نه این که «خودروی سواری با دو عابر برخورد کرد». یا بگوییم: راننده ی خودروی سواری، پنج سرنشین خودروی دیگر را به کشتن داد. نگوییم در برخورد دو خودرو پنج تن کشته شدند.

- قانونگذاری مناسب و متناسب بخشی از مشکلات فعلی در نظارت، آموزش یا کنترل سوانح، نیازمند اجرای دقیق قوانین یا تغییر در قوانین موجود است؛ که باید علاوه بر نظارت های جدی پلیس بر اجرای قوانین، با مطالبه مستمر از مجلس و دولت این موضوع را پیگیری کرد.

- آموزش و نظارت بر پلیس راهنمایی و رانندگی طبیعتا پلیس نیز خود نیازمند آموزش پیوسته، موثر و همچنین نظارت است. از نخستین گام های کشور ترکیه برای کاهش سوانح رانندگی، بهبود آموزش و توانمندی حرفه ای پلیس راهنمایی و رانندگی و همچنین افزایش ۸۰۰۰ نیروی جدید به این بخش بود.

-مسئول سازی و تعیین سهم هر دستگاه در زمینه ارتقای ایمنی

-ارتقای توان عملیاتی و تحرکی پلیس راهنمایی و رانندگی

-آموزش های فردی و مهارتی

- انعطاف پذیری در توزیع اعتبارات، منابع و سرمایه در اجرای ماموریت ها متناسب با "جغرافیا"

- به روز رسانی "تاکتیک ها" و بهره مندی از تجهیزات پهبادی

- نظارت بیشتر بر رفتار رانندگان و کاربران ترافیک

- ضبط گواهی نامه، محرومیت اجتماعی، توقیف خودرو و استفاده از مجازات های تکمیلی افراد قانون شکن

- افزایش قیمت جرائم رانندگی

- افزایش سامانه های هوشمند ثبت تخلفات در معابر

- اعلام محرومیت رانندگی از سوی مراجع قضایی^۱

- افزایش سامانه های نوین و هوشمند به منظور پایش تردد در جاده ها

- استفاده حداکثری از ظرفیت رسانه ها در راستای توسعه ایمنی ترافیک

- ارتقای فرهنگ ترافیک برای نهادینه کردن قوانین^۲

- تقویت تیم امداد رسانی به حادثه دیدگان در راهها

- بازنگری در سیستم تاکسیرانی، اتوبوسرانی و ناوگان حمل و نقل شهری متناسب با بافت شهری، جمعیت و

وضعیت ترافیکی با هدف دسترسی آسان مردم به سیستم حمل و نقل عمومی

*کارشناس

سرهنک عین الله جهانی، معاون اجتماعی و فرهنگ ترافیک پلیس راهور ناجا، ۰۹۱۲۳۸۴۰۱۴۱

^۱ . تأثیر قانون جدید رسیدگی به تخلفات راهنمایی و رانندگی بر کاهش تصادفات و تخلفات، نویسندگان: سید مجتبی آبرودی، سید سعید کشفی، سید تیمور

حسینی، اقتصاد و مدیریت شهری، سال ششم، پاییز، ۱۳۹۷، شماره ۲۴، پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی

^۲ . راهکارهای عملیاتی برای کاهش جان باختگان جاده ای، ایلنا، ۰۰/۲/۱۸

پیوست ۱- آیین نامه مدیریت ایمنی حمل و نقل و سوانح رانندگی

شماره ۱۱۴۳۴۲/ت/۴۱۱۹۱ ک ۱۳۸۸/۶/۴

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/۴۱۰۴۸ مورخ ۱۳۸۷/۷/۳۰ آیین نامه مدیریت ایمنی حمل و نقل و سوانح رانندگی را به شرح زیر تصویب کردند:

آیین نامه مدیریت ایمنی حمل و نقل و سوانح رانندگی

فصل اول - کلیات

ماده ۱ - کلیات و تعاریف

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- شناسایی نقاط پر تصادف به تفکیک حوزه های جغرافیائی، تعیین اولویتها و ارائه برنامه زمانبندی شده سالانه برای انجام اقدامات ایمن سازی آنها به کمیسیون
- ۲- درجه بندی ایمنی راههای کشور و بازدید ایمنی راههای موجود و انجام اقدامات ایمن سازی با اولویت اقدامات کم هزینه مهندسی و همچنین ارائه گزارش اقدامات انجام شده هر شش ماه یکبار به کمیسیون
- ۳- بازرسی ایمنی راهها در مرحله مطالعاتی و ارائه گزارش اقدامات انجام شده هر شش ماه یکبار به کمیسیون
- ۴- آرام سازی تردد خودروها در فواصل معین قبل از ورود به نقاط پر تصادف حوزه های جغرافیایی و همچنین در فواصل ده الی پانزده کیلومتری ورودی شهرهای بزرگ، با استفاده از تجهیزات استاندارد سرعت گیر، خط کشی های اکستروژن و...
- ۵ - تأمین، نصب و مدیریت دوربین های 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 - تأمین و نصب دستگاههای (GPS) مورد نیاز برای تجهیز گشتها و کارشناسان رسیدگی به تصادفات، به منظور 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 - مکان یابی و توسعه هدفمند تیر پارکها و مجتمع های خدمات رفاهی بین راهی با لحاظ نمودن اولویتهای تعریف شده در طرح جامع مجتمع های خدمات رفاهی و الزام به تأمین محل استقرار تیم های عملیاتی دستگاههای مؤثر
- ۹- الزام رانندگان ناوگان حمل و نقل عمومی به داشتن تجهیزات موضوع آیین نامه حمل بار و مسافر و مدت لغو پروانه فعالیت و تعطیلی مؤسسات حمل و نقل جاده ای (به ویژه کپسول اطفای حریق و جعبه کمک های اولیه) و نیز ارائه آموزش های مورد نیاز
- ۱۰- کنترل ساعات کاری رانندگان ناوگان حمل و نقل عمومی (به میزان حداکثر ۸) ساعت رانندگی در شبانه روزی برای هر راننده) توسط شرکتهای حمل و نقل و نظارت بر حسن اجرای آن مطابق مقررات مربوط
- ۱۱- نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی با هماهنگی ستاد
- ۱۲- اعمال مقررات بازدارنده در دستورالعمل صدور، تمدید، تعویض و لغو برگ فعالیت رانندگان حمل و نقل بار و مسافر برون شهری (تبصره ماده (۶) اصلاحی قانون الزام شرکتها و مؤسسات 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 سیاست های تشویقی و تنبیهی مطابق دستورالعمل های مربوط

- 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 هلال‌احمر 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
- 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- اقدامات وزارت کشور برای افزایش ایمنی شبکه معابر از طریق شهرداری‌ها**
- ۱- شناسایی موقعیت وقوع تصادفات کاربران آسیب‌پذیر مانند موتورسواران و عابران پیاده و نقاط حادثه‌خیز شهرها و حومه آنها و ایمن‌سازی این نقاط با اولویت اقدامات کم‌هزینه مهندسی
- ۲- اقدامات لازم برای تأمین ایمنی عبور و مرور در محدوده‌های اجرای عملیات عمرانی
- 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 آیین‌نامه اجرایی، مدیریت فوریتهای پزشکی، به عهده وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی است.**
- ماده ۵ - وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی موظف است برای اجرای این آیین‌نامه، ضمن حضور در تمامی حوادث رانندگی اطلاع‌رسانی شده، زمان رسیدن بر بالین مصدوم رادر 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.**
- ماده ۶ - مهمترین وظایف وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی در مدیریت فوریتهای پزشکی**
- ۱- اصلاح و افزایش ظرفیت شبکه ارتباطی اورژانس کشور
- ۲- به‌کارگیری 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 ارائه‌دهنده خدمات فوریتهای پیش بیمارستانی موظفند از آمبولانس صرفاً برای انتقال بیماران و مصدومین به مراکز درمانی استفاده کنند.
- ۵ - برگزاری دوره‌های آموزشی، با هدف ارتقای سطح آگاهی مردم در خصوص امدادرسانی و آشنایی با کمک‌های اولیه
- ۶ - پایش مستمر حوادث ترافیکی و ارائه خدمات به مصدومان و هماهنگی‌های درون و فرابخشی برای رفع مشکلات
- ۷ - برنامه‌ریزی در راستای هماهنگی با مراکز مسؤول پایش حوادث جاده‌ای و سهولت ارتباط مددجویان با مراکز ارتباطات
- ۸ - تجهیز پایگاههای زمینی و هوایی، برای ارائه خدمات به حادثه‌دیدگان بر اساس استانداردهای جهانی
- ۹ - برنامه‌ریزی برای ایجاد سامانه تروما در راستای دستیابی به ساعت طلایی
- ۱۰- راه‌اندازی بانک اطلاعاتی خدمات فوریتهای پزشکی در حوادث رانندگی
- ۱۱- ارزیابی صحنه قبل از ورود 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
- ۱۳- بررسی صحنه از نظر نیاز به تشکیل ناحیه‌های داغ، گرم، سرد و تشکیل نقطه جمع‌آوری مصدومین در حوادث پرتلفات
- ۱۴- فراخوان نیروهای تخصصی وزارت بهداشت، در حوادث مربوط به مواد غیرمتعارف (رادیو اکتیو، بیولوژیک و شیمیایی)

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

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

۱- مدیریت بهینه تجهیزات و مکان‌یابی پایگاههای ثابت و سیار هلال احمر 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 هلال احمر در پاسگاهها و اتافک‌های پلیس راهور ناجا

۳- انجام عملیات جستجو و نجات مصدومین و مجروحین گرفتار شده در حوادث رانندگی و اسکان اضطراری سانحه‌دیدگان

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 شناسایی نقاط کور شبکه مخابراتی (G.S.M) در تمامی راههای برون‌شهری و درون‌شهری بویژه حوزه‌های جغرافیایی و در حوزه (۳۰) کیلومتری شهرها

۲- تأمین بسترهای مخابراتی مورد نیاز برای ایجاد و راه‌اندازی فرماندهی صحنه تصادف، همکاری و اقدام لازم در رابطه با ایجاد فرکانس مشترک ارتباطی بین پلیس راه، سازمان راهداری، اورژانس و سازمان امداد و نجات جمعیت هلال احمر

۳- تأمین بستر مخابراتی مورد نیاز به منظور راه‌اندازی سیستم جامع تصادفات برای پاسگاههای پلیس راه و تأمین دسترسی برای دستگاههای مؤثر با همکاری نیروی انتظامی (فاواناجا)

۴- تأمین بسترهای مخابراتی مورد نیاز به منظور اطلاع‌رسانی از وقوع حوادث ترافیکی از سوی رانندگان ناوگان حمل و نقل عمومی به مراکز پلیس، اورژانس، راهداری و هلال احمر

ماده ۹- وزارت 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، و سوابق تخلفات و تصادفات رانندگان (به ویژه ناوگان حمل و نقل عمومی و موتورسیکلت) اقدام نماید.

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 مربوط با هر یک از انواع وسایل نقلیه (با اولویت ناوگان حمل و نقل عمومی) شناسایی و رفع نواقص فنی موجود و بهینه‌سازی آنها در فرآیند تولید و یا ورود وسیله نقلیه

۲- ارائه برنامه اجرائی (زمانبندی‌شده) در رابطه با چگونگی تجهیز خودروها و به ویژه وسایل نقلیه حمل بار و مسافر (با اولویت ناوگان حمل و نقل عمومی) به سیستم ترمز ضدقفل، کیسه هوا و سایر تجهیزات ایمنی اجباری

۳- مؤسسه استاندارد موظف است ظرف سه ماه پس از ابلاغ این آیین‌نامه، براساس پیشنهادات کمیسیون، استانداردها و الگوهای فنی کارشناسی شده برای کلاه ایمنی، محافظ پا و سایر موارد مرتبط با ایمنی برای موتورسیکلت سواران را تهیه یا بازنگری و به شورای عالی استاندارد ارائه کند.

۴- مؤسسه استاندارد موظف است ظرف سه ماه پس از ابلاغ این آیین‌نامه، براساس پیشنهادات کمیسیون (کمیته تخصصی ناوگان)، استانداردهای ایمنی ورفاهی خودروهای تولید داخل و وارداتی (از جمله کمر بند ایمنی، کیسه هوا، سیستم تنظیم دور جعبه دنده، کپسول آتش‌نشانی و جعبه کمک‌های اولیه ویژه ناوگان حمل و نقل عمومی) را تهیه یا بازنگری و به شورای عالی استاندارد ارائه کند.

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

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

فصل چهارم - فرهنگ‌سازی، ارتقای آموزش همگانی و اصلاح رفتار پرخطر رانندگان

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
- ۲- فراهم ساختن امکان تجزیه و تحلیل آماری تصادفات به صورت دینامیکی، برای سازمانهای دخیل
- 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 هر یک 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، از طریق تست مصرف موادمخدر، روانگردان، مشروبات الکلی و خواب آلودگی و مانند آنها
- ۶- کنترل ساعات 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
- ۸- ارایه طرح یکپارچه فرماندهی صحنه تصادف با همکاری دستگاه های مؤثر به کمیسیون ظرف دو ماه
- ۹- هماهنگی با سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای، اتحادیه های کامیون داران و شرکت های حمل نقل بین شهری، به منظور طراحی و اجرای ساز و کار لازم برای تشدید برخورد با تکرار تخلفات رانندگی و الزام رانندگان پرتخلف جاده ای به پرداخت هزینه های نصب تجهیزات و سیستم های کنترلی تعریف شده از جمله (GPS) روی وسایل نقلیه مربوط
- ۱۰- اصلاح قوانین و مقررات، آیین نامه ها و دستورالعمل 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 پرتخلف با استفاده از ابزار بدهی های جرائم پرداخت نشده برای احضار، تذکر، تعهد، آموزش و مانند آنها (به ویژه رانندگان حمل و نقل عمومی)
- ۱۲- اعلام معایب و نواقص تابلوها و علائم جاده ای به وزارت راه و ترابری
- ۱۳- اجرای دوره آموزش تخصصی بررسی وضعیت ایمنی راه برای کارشناسان تصادفات راهنمایی و رانندگی 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 موتورسازان شامل:
 - الف - تشدید کنترل جاده ای موتورسواران فاقد کلاه ایمنی (اعم از راکب و ترک نشین) و اعمال محدودیت تردد با بیش از یک نفر ترک نشین در جاده ها و حاشیه سی کیلومتری شهرها
 - ب - طراحی و اجرای آزمون های ویژه برای صدور گواهینامه «ویژه تردد جاده ای» برای راکبین موتورسیکلت با هدف کاهش حضور موتورسواران کم تجربه در جاده ها و کنترل آنان
 - ج - منوط کردن ادامه تردد موتورسواران متخلف جاده ای به ارائه مدارک مثبت اعم از (گواهینامه ویژه موتورسواران جاده ای، پلاک موتورسیکلت، عدم خلافی و مانند آنها)
 - د- هماهنگی با سازمان های دولتی و وابسته به دولت و نیز شرکت ها و نهادهای کشوری و لشگری در رابطه با الزام موتورسواران اداری مربوط به استفاده از کلاه ایمنی و نظارت مستمر بر حسن اجرای آن
- ماده ۱۳- دستگاه های مؤثر موظفند به منظور آموزش و ارتقای فرهنگ ایمنی ترافیک، اقدامات مؤثر در زمینه آموزش ایمنی ترافیک را اجرا و نتایج اقدامات انجام شده را برابر شاخصهای ارزیابی عملکردی، هر سه ماه یک بار به ستاد ارایه نمایند.

فصل پنجم - هماهنگی ها و اقدامات مدیریتی

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

- ۱- تعیین شاخص های علمی ارزیابی و سنجش میزان رشد یا کاهش تلفات و مجروحان سوانح با استفاده از نتایج آخرین مطالعات و پژوهش های 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 مربوط و تهیه گزارش برای جلسات کمیسیون
۴- جمع‌بندی و بررسی کارشناسی پیشنهادات سازمانهای مجری طرح و آماده‌سازی آنها برای ارائه در جلسات کمیسیون
۵- ارائه گزارش شش ماهه اقدامات دستگاههای مؤثر در زمینه ارتقای ایمنی ترافیک به کمیسیون براساس شاخص‌های ارزیابی
۶- ارائه ضوابط و دستورالعمل راه‌اندازی مراکز معاینه فنی خودروهای سنگین برای تصویب به کمیسیون
۷- تدوین ساختار یکپارچه و مدیریت واحد در حوزه ایمنی و ارائه آن ظرف سه ماه پس از ابلاغ این آیین‌نامه به ستاد
۸- راه‌اندازی کمیسیونهای اجرایی آیین‌نامه در استانها با هدف ایجاد ضمانت اجرایی لازم برای تحقق اهداف آیین‌نامه در استانها
مأموریت‌های اصلی کمیسیون‌های استانی:

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 به نتیجه
۲- پیگیری تقویت تجهیزات رده‌های مرتبط با امور امداد و نجات جاده‌ای از طریق مقامات مسئول ذیربط 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 می‌باشد. 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 می‌باشند:

۱- اطلاع‌رسانی حوادث، مدیریت و کنترل ترافیک و فرماندهی و ایجاد امنیت در صحنه بر عهده نیروی انتظامی
۲- خدمات فوریت‌های پزشکی و حمل اجساد متوفیان حوادث رانندگی بر عهده تیم‌های اورژانس
۳- جستجو و نجات شامل اطفای حریق، امداد، نجات و رهاسازی در شهرها و حومه آن بر عهده سازمان آتش‌نشانی
۴- جستجو و نجات شامل اطفای حریق، امداد، نجات و رهاسازی در راههای برون‌شهری بر عهده تیم‌های عملیاتی و اجرایی
۵- پاکسازی، تخلیه صحنه حادثه و ساماندهی امداد خودروها در حوادث جاده‌ای برون‌شهری و تعمیر و مرمت زیرساختها و علایم راه بر عهده 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 بر عهده تیم‌های عملیاتی شهرداری

ماده ۱۷- دستگاههای مؤثر موظفند برنامه اجرایی خود و اهداف کمی حاصل از اجرای آن در چارچوب تکالیف مشخص شده در این آیین‌نامه با به کارگیری همه منابع و امکانات موجود ظرف سه ماه به ستاد ارائه نمایند.^۱

^۱ آیین‌نامه مدیریت ایمنی حمل و نقل و سوانح رانندگی، مرکز پژوهش‌های مجلس، ۸۸/۶/۴

تاریخ: ۱۳۹۷/۷/۷
شماره: ۱۳۲۲/۱۰۶۴۲-۹۷۷/۱۰
پیوست:



فرماندهی

۲۳۶

بسم الله

از: نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران
به: رئیس محترم دفتر مقام معظم رهبری (مدظله العالی)
موضوع: برنامه های تلویزیونی پلیس راهور ناجا

سلام علیکم

با صلوات بر محمد (صلی الله علیه و آله و سلم) و با عرض احترام،

سوانح رانندگی به عنوان دومین عامل مرگ و میر در کشور از دغدغه های مسئولین نظام مقدس ج.ا. ایران بالاخص مقام معظم رهبری (مدظله العالی) و ناجا در سالیان اخیر بوده و متأسفانه حدود ۶۴ درصد درآمد ناخالص ملی کشور صرف هزینه های تصادفات رانندگی می شود. تلاش های مستمر و مشترک دستگاه های مؤثر در پیشگیری از تصادفات، منجر به کاهش تلفات ناشی از حوادث ترافیکی از ۲۸۰۰۰ نفر در سال ۸۴ با حدود ۷/۵ میلیون دستگاه وسیله نقلیه به حدود ۱۶۰۰۰ نفر در سال ۹۵ با حدود ۳۰ میلیون دستگاه وسیله نقلیه گردیده است.

در راستای آگاهی بخشی به مخاطبان و نهادینه شدن رفتارهای صحیح رانندگی، مجموعه برنامه های خبری، آموزشی و فرهنگی در ده سال اخیر تهیه و از طریق شبکه های مختلف سازمان صدا و سیما پخش می گردید. باید اذعان نمود که در کنار تلاش شبانه روزی کارکنان ناجا، یکی از دلایل اصلی کاهش تصادفات و تلفات ناشی از آن، موضوع اطلاع رسانی و فرهنگ سازی به روش های مختلف از جمله صدا و سیما ج.ا. ایران بوده و اثرگذاری رسانه ملی که به مثابه یک دانشگاه عظیم، محتوای مورد نیاز را به جامعه ارائه می نماید، امری بدیهی است. اما متأسفانه از سال ۹۶ شاهد افزایش تعداد مجروحان و متوفیان سوانح ترافیکی هستیم که در کنار سایر دلایل و عوامل، بخشی از سوانح ترافیکی متأثر از کاهش یا فقدان برنامه های آموزشی و فرهنگی تلویزیونی مرتبط با ترافیک است که از آذر ماه ۹۶ به تدریج با کاهش پخش این برنامه ها روبرو شده ایم به طوری که در اردیبهشت ماه سال ۹۷ اکثر برنامه ها قطع گردید.

جدول مقایسه ای تعداد فوت شدگان و مجروحین در بازه های زمانی ۴ ماهه آخر سال ۹۶ نسبت به مدت مشابه در سال ۹۵ و ۴ ماهه اول سال ۹۷ نسبت به مدت مشابه در سال ۹۶

تعداد ۳۲۰ نفر (معادل ۷/۴٪) افزایش فوت شدگان	۴ ماهه آخر سال ۹۶ نسبت به مدت مشابه در سال ۹۵
تعداد ۳۰۷۹ نفر (معادل ۳/۲٪) افزایش مجروحین	
تعداد ۱۳۵ نفر (معادل ۲/۵٪) افزایش فوت شدگان	۴ ماهه اول سال ۹۷ نسبت به مدت مشابه در سال ۹۶
تعداد ۹۰۲۹ نفر (معادل ۷/۹٪) افزایش مجروحین	

پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا مساعدت‌های میدانی برای ضبط برنامه‌های مختلف رادیویی و تلویزیونی با استفاده از کارشناسان و افسران توانمند و امکانات و تجهیزات خودرویی و ارتباطی را به عمل آورده است که این برنامه‌ها همچنان با همکاری معاونت صدای سازمان صدا و سیما ج.ا. ایران (رادیو) از طریق شبکه‌های مختلف رادیویی پخش می‌گردد لیکن سازمان مذکور در بخش سیما نرخ پخش هر دقیقه از برنامه‌های پلیس راهور ناجا را طی نامه شماره ۱۱۸۵/۹۷/۳۷۰۴ تاریخ ۹۷/۴/۲ نسبت به قراردادهای قبلی از حدود ۵ تا ۲۱ برابر افزایش داده است (تصویر پیوست)!!!

که با توجه به عدم وجود بودجه کافی، ادامه تولید و پخش برنامه‌ها برای این نیرو امکان‌پذیر نخواهد بود و این امر سازمان‌های مسئول را در رسیدن به اهداف عالی و تدابیر ابلاغی مقام معظم رهبری و فرمانده معظم کل قوا (مدظله‌العالی) که مقرر فرمودند: «تلاش را بیشتر کنید، تا حوادث و سوانح به حداقل اقلی ممکن برسد» و همچنین تحقق فرمایش معظم له در مراسم دانش آموزی دانشگاه علوم انتظامی امین در تاریخ ۲۶ شهریور ماه ۹۶ مبنی بر اینکه در موضوع تصادفات جاده‌ای باید نیروی انتظامی و دستگاه‌های دیگر همچون وزارت راه و مراکز صنعتی، سهم خود را در جلوگیری از بروز چنین حوادث تلخ و ناگواری مشخص کنند و با برطرف کردن نقاط ضعف، وظیفه خود را انجام دهند، با مشکل مواجه خواهد نمود. از طرفی هیئت محترم وزیران در مصوبه شماره ۵۱۰۲۴/۱۱۹۵۱۲ تاریخ ۹۶/۹/۱۰ سازمان صدا و سیما ج.ا. ایران را موظف به پخش رایگان برنامه‌های آموزشی تولید شده توسط وزارت کشور، راهنمایی و رانندگی و شهرداری‌های مراکز استان‌ها در راستای ارتقاء فرهنگ ترافیک (آمد و شد) و اصلاح رفتارهای پر خطر شهروندان در سفرهای شهری نموده است.

حال سؤال اینجاست سهم سازمان صدا و سیما در کاهش تصادفات رانندگی چیست؟ اجرای تدابیر ابلاغی در گرو افزایش و تقویت کمی و کیفی برنامه‌های آموزشی و فرهنگی در راستای ترافیک خواهد بود نه در قطع برنامه‌های موجود. با عنایت به مراتب فوق و با امعان نظر به اینکه هزینه تولید برنامه‌های رادیویی و تلویزیونی پلیس راهور ناجا توسط خود پلیس پرداخت می‌گردد، استدعا دارد مقرر فرمایید سازمان صدا و سیما ج.ا. ایران در خصوص پخش برنامه‌های تلویزیونی پلیس راهور ناجا به صورت رایگان یا با همان نرخ سال ۹۶ اقدام نماید تا شاهد کاهش تصادفات رانندگی و تلفات ناشی از آن بوده و گام موثری در جهت حفظ جان و مال مردم و پیشگیری از خسارات کلان به کشور عزیزمان برداریم.

جدول مقایسه‌ای هزینه پخش برنامه‌های آموزشی - فرهنگی پلیس راهور ناجا در سال‌های ۹۶

و پیشنهاد بازرگانی سازمان صدا و سیما

ردیف	شبکه	عنوان برنامه	هزینه پخش هر دقیقه برنامه در سال ۹۵ و ۹۶ (ریال)	میزان افزایش مبلغ از سوی سازمان صدا و سیما ج.ا. ایران نسبت به قرارداد قبلی
۱	یک	فرهنگ ترافیک	۵/۰۰۰/۰۰۰	حدود ۱۹ برابر
۲	دو	سفر ایمن	۵/۰۰۰/۰۰۰	حدود ۵ برابر
۳	سه	سفر بخیر	۵/۰۰۰/۰۰۰	حدود ۲۱ برابر
۴	پنج	مثلث	۳/۰۰۰/۰۰۰	حدود ۶ برابر
۵	خبر	اخبار ترافیکی	۴/۵۰۰/۰۰۰	حدود ۵ برابر

فرمانده نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران

سرتیپ پاسدار حسین اشتری



از: نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران

به: رئیس محترم سازمان صدا و سیما جمهوری اسلامی ایران - جناب آقای دکتر علی عسگری

موضوع: برنامه‌های تلویزیونی پلیس راهور ناجا

سلام علیکم

با صلوات بر محمد (صلی الله علیه و آله و سلم) و آل محمد و با عرض احترام، به آگاهی می‌رساند:

نظر به اهمیت و تأثیرگذاری آموزش و فرهنگ‌سازی و ضرورت ارائه اخبار و رویدادهای ترافیکی برای اطلاع‌رسانی به عموم مردم شریف ایران اسلامی و همه کاربران ترافیکی، پلیس راهور ناجا با مشارکت و همراهی رسانه ملی در سنوات اخیر نسبت به تولید محتوای آموزشی و خبری برنامه‌سازی و از طریق شبکه‌های مختلف سیما پخش نموده است. این در حالی است که آمار تصادفات و جان باختگان رانندگی سیر صعودی پیدا کرده است، به طوری که روزانه حدود ۵۰ نفر از هموطنانمان در حوادث ترافیکی جان خودشان را از دست می‌دهند.

بی شک رسانه ملی به مثابه یک دانشگاه عظیم با تولید و پخش برنامه‌های ترافیکی، نقش ارزنده و مؤثری در کاهش حوادث و تصادفات رانندگی را دارا است، لیکن از سال ۹۶ با کاهش تدریجی برنامه‌ها و در نهایت قطع شدن برنامه‌های تلویزیونی پلیس راهور به دلیل افزایش ۵ تا ۲۱ برابری مبالغ قراردادهای پخش برنامه‌های مذکور از سوی صدا و سیما (بازرگانی) مواجه شدیم!

حالیه خواهشمند است مقرر فرمایید معاونت سیما آن سازمان محترم، نسبت به پخش کلیه برنامه‌های آموزشی، فرهنگی و خبری عام‌المنفعه پلیس راهور ناجا با همان نرخ قراردادهای پیشین با شبکه‌های سیما اقدام نماید و در حال حاضر با توجه به سفرهای میلیونی مردم عزیز در ایام و تعطیلات نوروزی، اقدام‌ها و هماهنگی لازم را برای شروع پخش برنامه سفربخیر (شبکه سه سیما روزانه به مدت ۴۰ دقیقه بعد از خبر ساعت ۲۲) و برنامه اخبار ترافیکی (شبکه خبر سیما روزانه ۲ نوبت ۶ دقیقه ای) در ساعات پر بیننده از تاریخ ۹۷/۱۲/۲۷ تا ۹۸/۱/۱۷ معمول دارند.

بدیهی است ادامه همکاری و تعامل سازمان متبوعه در موضوع فوق به آگاهی‌بخشی و اصلاح رفتارهای ترافیکی و کاهش تصادفات رانندگی منتج خواهد شد که این مهم در راستای خدمت‌رسانی به مردم عزیز و اجرای منویات مقام معظم رهبری (مدظله‌العالی) که فرمودند «تلاش را بیشتر کنید تا حوادث و سوانح به حداقل اقل ممکن برسد» می‌باشد.
ان‌شاءالله.

فرمانده نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران

سرتیپ پاسدار حسین اشتری