



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ





جمعیت طرفداران ایمنی راهها

مجموعه کتاب های ایمنی حمل و نقل



**برنامه جهانی دهه اقدام  
برای ارتقاء ایمنی جاده ای  
۲۰۲۰-۲۰۱۱**

تدوین: کمیته فنی جمعیت طرفداران ایمنی راهها  
به اهتمام: بهروز غروی

مرداد ماه ۱۳۹۴

سرشناسه: غروی، بهروز، ۱۳۳۰ -  
عنوان و نام پدیدآور: برنامه جهانی دهه اقدام برای ارتقاء ایمنی حمل و نقل: به اهتمام بهروز غروی  
تدوین: کمیته فنی جمعیت طرفداران ایمنی راهها.  
مشخصات نشر: تهران: شرکت کارا، ۱۳۹۴.  
مشخصات ظاهری: ۲۹۹ص: جدول: ۵۱۹۹x۵۱۹۹-۵. بر  
فروست: مجموعه کتاب‌های ایمنی حمل و نقل، ۳.  
شابک: ۹۷۸-۶۰۰-۵۱۱۹-۲۶-۸  
وضعیت فهرست نویسی: فیا  
موضوع: حمل و نقل جاده‌ای -- پیش‌بینی‌های ایمنی  
موضوع: حمل و نقل جاده‌ای ایران -- پیش‌بینی‌های ایمنی  
شماره افزوده: جمعیت طرفداران ایمنی راهها: کمیته فنی  
رده بندی کنگره: ۱۳۹۴ ج۳ ۵۱۹۹/۲۶/۵۱۱۹  
رده بندی دیویی: ۳۸۸.۳۴  
شماره کتابشناسی ملی: ۳۸۸۸۹۴۵

## برنامه جهانی دهه اقدام برای ارتقاء ایمنی جاده ای

صاحب امتیاز: جمعیت طرفداران ایمنی راهها  
تدوین: کمیته فنی جمعیت طرفداران ایمنی راهها  
به اهتمام: بهروز غروی  
ناشر: انتشارات کارا  
نوبت چاپ: اول - مرداد ۱۳۹۴  
تیراژ: ۱۰۰۰ جلد  
قیمت: رایگان  
چاپ و صحافی: آیین چاپ تپان  
شابک: ۹۷۸-۶۰۰-۵۱۱۹-۲۶-۸  
ISBN: 978-600-5119-26-8

استفاده از مطالب با ذکر منبع مجاز می باشد.

مرکز توزیع: دفتر جمعیت طرفداران ایمنی راهها - تلفن: ۸۸۶۶۲۱۷۴  
آدرس: خیابان ولیعصر، بالاتر از میدان ونک، خیابان شریفی، پلاک ۵۵، طبقه ۳، واحد ۱۰

## پیشگفتار

حمل و نقل بستر توسعه اقتصادی و ایمنی، یکی از مهم‌ترین شاخص‌های توسعه اقتصادی پایدار است که می‌بایست همواره مدنظر کاربران، دست‌اندرکاران و برنامه‌ریزان اقتصادی کشور قرار گیرد. سوانح ترافیکی یکی از نگرانی‌های مهم جامعه امروز است که از حدود یک قرن پیش با تولید اولین وسیله نقلیه آغاز شده و هزینه‌های هنگفت اجتماعی و اقتصادی را به مردم تحمیل می‌نماید.

متأسفانه در گذشته موضوع ایمنی حمل و نقل همگام با توسعه زیرساخت‌ها و تولید وسائل نقلیه مورد توجه جدی قرار نگرفته بود، لکن این مهم از دو دهه پیش در بسیاری از کشورها به ویژه در کشورهای صنعتی مورد توجه قرار گرفته و بعضاً تحت کنترل درآمده است. انجام مطالعات و تحقیقات مستمر موضوع ایمنی راهها را به مقوله‌ای کاملاً علمی مبدل نموده است و امروزه تجربیات و دانش گسترده و مدونی در این خصوص در دنیا وجود دارد که علاوه بر آن که به طور مؤثری موجب کاهش مرگ و میر جاده‌ای شده تغییرات کلی و بنیادی نیز در تفکر، استراتژی و برنامه‌های اجرای ارتقاء ایمنی راهها به وجود آورده است که راه را بر هرگونه اقدامات مبتنی بر سعی و خطا می‌بندد.

استفاده از تجربیات موفق کشورهای پیشرو، آموزش تکنیک‌های کاربری، طراحی الگوهای ترافیکی و ارائه خدمات ایمنی مستلزم برنامه‌های وسیع آموزشی و اجرای جدی آن‌ها می‌باشد.

از این رو جمعیت طرفداران ایمنی راهها براساس وظائف و رسالت خود برآن است که طی انتشاراتی دوره‌ای و مستمر ابتدا نسبت به معرفی تاریخیچه شکل‌گیری دانش نوین ایمنی در کشورهای پیشرو اقدام نموده و با کمک و همکاری کلیه نخبگان و کارشناسان ایمنی نسبت به بومی‌سازی دانش نوین ایمنی و ترویج آن در سامانه حمل و نقل کشور تلاش نماید و طبعاً برای ادامه این فعالیت نیاز به یاری کلیه کارشناسان، اندیشمندان و خبرگان ایمنی داشته و دریافت هرگونه نظرات و نقد کارشناسانه موجب سپاس و اصلاح و ارتقاء این گونه فعالیت‌ها می‌باشد.

ضمناً جمعیت با اعتقاد به لزوم آموزش و ترویج فرهنگ ایمنی از همه اعضاء و شخصیت‌های فرهیخته حقیقی و حقوقی و دستگاه‌های اجرائی و فرهنگی درخواست و انتظار دارد در حد امکان و به نحو مقتضی نسبت به انعکاس، تکثیر و توزیع مقالات و انتشارات و انتقال محتوای موضوع کتب به مخاطبان خود اقدام نمایند.

**جمعیت طرفداران ایمنی راهها**



## فهرست مندرجات

۸	مقدمه .....
۱۱	منظور از تدوین سند برنامه دهه اقدام .....
۱۲	ابعاد جهانی مشکل ایمنی جاده‌ای و روند رو به رشد آن .....
۱۳	انگیزه‌ها و ابتکارات موجود .....
۱۴	شتاب‌گیری اقدامات .....
۱۵	چرا نیاز به یک دهه اقدام است .....
۱۷	چارچوب دهه اقدام .....
۱۸	چشم‌انداز و اهداف خاص دهه .....
۱۹	فعالیت‌های برنامه جهانی دهه ایمنی حمل و نقل .....
۱۹	فعالیت‌های برنامه دهه ایمنی جاده‌ای در سطح ملی .....
۲۰	رکن ۱: مدیریت ایمنی جاده .....
۲۲	رکن ۲: تردد در جاده‌های ایمن تر .....
۲۵	رکن ۳: وسایل نقلیه ایمن تر .....
۲۶	رکن ۴: کاربران ایمن تر جاده .....
۲۸	رکن ۵: پاسخ‌دهی پس از سانحه .....
۲۹	فعالیت‌های بین‌المللی .....
۲۹	هماهنگی و فعالیت‌های ایمنی جاده‌ای در سطح بین‌المللی .....

در مارس ۲۰۱۰ مجمع عمومی سازمان ملل متحد طی قطعنامه ۶۴/۲۵۵ سال‌های ۲۰۱۱ تا ۲۰۲۰ را دهه کنش و اقدام برای ارتقاء ایمنی جاده‌ای با هدف تثبیت و سپس کاهش تلفات جاده‌ای اعلام نمود.

این قطعنامه از سازمان بهداشت جهانی (WHO) و کمیسیون‌های منطقه‌ای سازمان ملل با همکاری نهاد مربوط به ایمنی جاده‌ای سازمان ملل (United Nations Road Safety Collaboration) و سایر ذینفعان درخواست نمود تا برنامه جهانی این دهه را به مثابه سندی راهنما برای حمایت و اجرای اهداف این دهه تهیه نماید.

آنچه در دنباله این گزارش ملاحظه می‌فرمائید برنامه اجرائی فوق‌الذکر است که به مثابه برنامه کلی و سند بالا دستی برای ارتقاء ایمنی جاده‌ای در دهه ایمنی و برای کلیه کشورهای جهان تدوین و توسط سازمان ملل توصیه شده است.<sup>۱</sup>

اصل بنیادی و شالوده برنامه جهانی این دهه بر پایه همان فرآیند و روش سیستم ایمن (safe system approach) می‌باشد. در این روش هدف آن است که سیستم حمل و نقل جاده‌ای از قدرت تطابق بیشتری با خطاهای انسانی برخوردار شود و آسیب‌پذیری فیزیکی انسان را مورد توجه قرار دهد. این اصل با پذیرش این واقعیت آغاز می‌شود که وجود خطاهای انسانی و به تبع آن سوانح جاده‌ای غیر قابل اجتناب بوده و نمی‌توان به کلی از آن جلوگیری کرد. از این رو هدف سیستم ایمن آن است که در سوانح جاده‌ای جراحات اساسی به انسان‌ها وارد نشود. در این روش به محدودیت‌های انسانی (به ویژه حد تحمل انرژی جنبشی - kinetic energy - بدن انسانی) توجه شده و آن را به مثابه مبنای مهم و اصلی در طراحی سیستم حمل و نقل جاده‌ای در نظر می‌گیرند.

از طرف دیگر مفهوم پذیرش این روش بدین معناست که در سوانح جاده‌ای سهم قابل توجهی از مسئولیت استفاده‌کننده راه، به کسانی که سیستم حمل و نقل را طراحی و مدیریت کرده‌اند، منتقل می‌شود. از قبیل طراحان سیستم حمل و نقل، طراحان و مدیران راه، صنایع خودروسازی، پلیس، سیاستمداران، نهادهای تدوین‌کننده قوانین و مقررات و غیره. البته عوامل مهم دیگری نیز در ایجاد ایمنی جاده‌ای مسئولیت دارند، مانند

مسئولین بهداشت و سلامت، سیستم قضائی، آموزش و پرورش و نهادهای غیر دولتی. ضمن آن که افراد استفاده کننده از راه نیز مسئولیت رعایت و تبعیت از قوانین و مقررات را دارند.

فعالیت‌های برنامه دهه از ۵ رکن اصلی تشکیل شده که هماهنگی بین‌المللی آن به عهده سازمان ملل است که به تفصیل در صفحات بعدی این گزارش ملاحظه می‌شود.

بدیهی است برای دستیابی به اهداف این دهه و در کنار سازمان‌های دولتی و متولی ایمنی حمل و نقل جاده‌ای، سازمان‌های غیر دولتی، جامعه مدنی و بخش خصوصی نیز باید در دسترسی به اهداف دهه ایمنی جاده‌ای مشارکت فعالانه داشته باشند. از همین رو نیز سازمان مردم نهاد و غیر دولتی جمعیت طرفداران ایمنی راهها بر خود واجب دیدند تا با ترجمه، تدوین و انتشار این سند جهانی و بالادستی مهم ایمنی یعنی «برنامه اجرائی مصوب دهه ایمنی جاده‌ای» گامی هر چند کوچک در راستای ارتقاء ایمنی جاده‌ای و اشاعه دیدگاه‌های کارشناسی بین‌المللی در این حوزه بردارند.





## برنامه جهانی دهه اقدام برای ارتقاء

### ایمنی جاده‌ای

۲۰۲۰-۲۰۱۱

## ۱- منظور از تدوین سند برنامه دهه اقدام

مصوبه ۵۴/۲۵۵ مجمع عمومی سازمان ملل در مارس ۲۰۱۰، سال‌های ۲۰۱۱ تا ۲۰۲۰ میلادی را دهه اقدام برای ایمنی راه‌ها نامید. هدف این دهه آن است که ابتدا تعداد تلفات جاده‌ای جهان تثبیت و سپس از طریق افزایش فعالیت‌های ساماندهی شده در سطح جهانی، ملی و محلی کاهش یابد.

این مصوبه از سازمان بهداشت جهانی و کمیسیون‌های منطقه‌ای سازمان ملل درخواست کرد تا با همکاری با نهاد همکاری‌های ایمنی سازمان ملل<sup>۳</sup> و سایر ذینفعان، اقدام به تهیه برنامه اجرائی این دهه کرده تا به مثابه یک سند راهنمای بالادستی برای دستیابی به اهداف این دهه مورد استفاده قرار گیرد. علاوه بر آن، این مصوبه از سازمان بهداشت

2. [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/UN\\_GA\\_resolution-54-255-en.pdf](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/UN_GA_resolution-54-255-en.pdf)

3. United Nations Road Safety Collaboration

جهانی و کمیسیون‌های منطقه‌ای سازمان ملل درخواست کرد تا از طریق نظارت و ارزیابی منظم در چارچوب نهاد همکاری‌های ایمنی سازمان ملل نسبت به تدوین گزارشات آماری سالانه جهت ارزیابی چگونگی پیشرفت اهداف برنامه دهه اقدام در سطح جهانی اقدام نمایند.

در این راستا، این برنامه از یک سو به عنوان سند راهنما برای کشورها و به طور هم زمان، برای تسهیل فعالیت‌های مدون و هماهنگ شده ایمنی به منظور دستیابی به چشم انداز و اهداف دهه اقدام برای ایمنی راهها مورد استفاده قرار گیرد. لذا این برنامه می‌تواند به عنوان ابزاری حمایتی برای برنامه‌های اجرائی ایمنی ملی و محلی استفاده شود ضمن آن که زمینه هماهنگ نمودن فعالیت‌های ملی و محلی با سطح جهانی را نیز انجام دهد.

این برنامه طیف گسترده‌ای از مخاطبان را در نظر دارد که شامل دولت‌های ملی و محلی، جامعه مدنی و حتی شرکت‌های خصوصی از جمله آن‌ها می‌باشد. این برنامه می‌تواند با انعطاف پذیری خود، در عین حال که به این نهادها اختیارات لازم را جهت توجه به نیازهای ویژه کشورها می‌دهد، فعالیت همگی را برای دستیابی به اهداف مشترک مشخص شده، همسو و هماهنگ نماید.

## ۲- ابعاد جهانی مشکل ایمنی جاده‌ای و روند رو به رشد آن

هر ساله نزدیک به ۱,۳ میلیون نفر در نتیجه سوانح ترافیکی در جاده‌ها جان خود را از دست می‌دهند که بیش از ۳۰۰۰ نفر در روز است و بیش از نیمی از افراد کشته شده سرنشین وسایل نقلیه نبودند. بیست تا پنجاه میلیون نفر نیز در این سوانح مجروح می‌شوند که این جراحات از عوامل مهم معلولیت و ناتوانی‌های جسمی در سراسر جهان هستند. نود درصد از این تلفات و جراحات ترافیکی در جاده‌های کشورهای کم درآمد یا دارای درآمد متوسط اتفاق می‌افتند که دارای کمتر از نیمی از ناوگان وسایل نقلیه جهان می‌باشند. سوانح جاده‌ای سومین عامل اصلی مرگ و میر در افراد ۵ تا ۴۴ سال می‌باشد و پیش‌بینی شده اگر فعالیت‌های مؤثر و فوری انجام نگیرد، سوانح ترافیکی به پنجمین عامل مرگ و میر در جهان تبدیل می‌شود و سالانه موجب از دست

رفتن جان حدود ۲,۴ میلیون نفر می‌شود. این مسئله در واقع پیامد توسعه صنعتی کشورها، بدون ارتقای مناسب در زمینه استراتژی‌های ایمنی راهها و کاربری زمین می‌باشد. پیامدهای اقتصادی سوانح وسایل نقلیه موتوری بین ۱ تا ۳ درصد از تولید ناخالص داخلی کشورهای جهان را تشکیل می‌دهند که به طور کلی به حدود ۵۰۰ میلیارد دلار می‌رسد. کاهش سوانح و تلفات جاده‌ای، آسیب‌ها را کاهش داده، موانع رشد اقتصادی را برطرف کرده و منابع را برای فعالیت‌های مولد آزاد می‌نماید. فعالیت‌های مربوط به دهه اقدام برای ایمنی، اثراتی در زمینه بهبود سیستم‌های توسعه پایدار نیز خواهد داشت.

### انگیزه ها و ابتکارات موجود

جراحات سوانح ترافیکی جاده‌ای قابل پیشگیری است. تجربه نشان می‌دهد که یک سازمان یا نهاد راهبر (مانند کمیسیون ایمنی) با منابع مالی کافی به همراه یک برنامه یا استراتژی ملی با اهداف کمی و قابل اندازه گیری، از عوامل اصلی یک واکنش پایدار به مسائل ایمنی راهها به شمار می‌روند. اقدامات مؤثر در زمینه ایمنی شامل توجه به ایمنی راهها در تدوین برنامه‌های کاربری زمین، برنامه‌ریزی شهری و برنامه‌ریزی حمل و نقل، از جمله طراحی جاده‌های ایمن‌تر و انجام بازرسی‌های ایمنی مستقل برای پروژه‌های جدید ساخت راهها، بهبود تجهیزات ایمنی وسایل نقلیه، توسعه و ترویج حمل و نقل همگانی، مدیریت دقیق سرعت توسط پلیس با استفاده از اقدامات آرام‌سازی ترافیک، تدوین و اجرای قوانین هماهنگ با مقررات بین‌المللی در مورد استفاده از کمربند ایمنی، کلاه ایمنی و تجهیزات محافظت از کودکان، تنظیم و اعمال محدودیت‌های میزان الکل در خون برای رانندگان و بهبود مراقبت‌های پس از سانحه برای قربانیان سوانح جاده‌ای، می‌باشد. برنامه‌های تبلیغاتی به منظور افزایش آگاهی عمومی نقش مهمی در حمایت از اعمال قوانین و نیز اطلاع از خطرات و جرایم مرتبط با تخلف دارند.

ابزارهای قانونی سازمان ملل متحد که توسط کمیسیون‌های منطقه‌ای به وجود آمده‌اند، بسیاری از کشورها را در توسعه و اعمال اقدامات و قوانین ترافیک، تولید وسایل نقلیه جاده‌ای ایمن‌تر، کاهش خطر برخورد وسایل نقلیه حامل مواد خطرناک و اطمینان از عدم وجود وسایل نقلیه خطرناک و رانندگان خطرناک در شبکه راهها، یاری می‌کنند. توافقنامه‌های مربوط به

پروژه‌های زیرساخت‌های حمل و نقل که توسط کمیسیون‌های منطقه‌ای سازمان ملل متحد شکل گرفته‌اند، شبکه‌های حمل و نقل جاده‌ای ایمن‌تر و منسجم‌تری را در دنیا ایجاد کرده‌اند.

### شتاب‌گیری اقدامات

آگاهی فزاینده و رو به رشدی وجود دارد که وضعیت فعلی ایمنی راه‌ها بحرانی را با اثرات اقتصادی و اجتماعی ویرانگری به وجود آورده که دستاوردهای اخیر در توسعه اقتصادی و سلامت را تهدید می‌کند. البته ایمنی راه‌ها مسئله جدیدی نیست اما در دهه گذشته فعالیت‌های جدیدی آغاز شده و می‌توان گفت در سطح بین‌المللی شتاب قابل توجهی گرفته است. گزارشات تهیه شده ابعاد وسیع صدمات ترافیک جاده‌ای بر بهداشت و اقتصاد جامعه و نیز اقدامات مؤثر در کنترل آن‌ها را توصیف می‌کنند. این اسناد شرایط را برای تصویب مصوباتی آماده کرد که کشورهای عضو و جامعه جهانی را به پیگیری ایمنی راه‌ها به عنوان یک معضل جهانی ترغیب می‌نماید و در عین حال توصیه‌های خود را برای مداخله و اجرای اقدامات ایمنی ارائه می‌دهد. این مصوبات از جامعه جهانی می‌خواهند که همکاری بین‌المللی را در زمینه ایمنی راه‌ها افزایش دهند.

نهاد همکاری‌های ایمنی راه‌ها سازمان ملل متحد (UNRSC)<sup>۴</sup> سازمانی است که پیرو مصوبه ۵۸/۲۸۹ سال ۲۰۰۴ مجمع عمومی سازمان ملل تشکیل شد تا ضرورت مداخله سازمان ملل را برای حمایت از تلاش‌های انجام شده در راستای تبیین و نمایان‌سازی بحران جهانی در زمینه ایمنی راه‌ها نشان دهد. این مصوبه همچنین از سازمان بهداشت جهانی که همکاری‌های نزدیکی با کمیسیون‌های منطقه‌ای سازمان ملل متحد دارد دعوت کرد تا وظیفه هماهنگی مسائل ایمنی راه‌ها را در چارچوب سیستم سازمان ملل تبیین کند. این مجمع به سرپرستی سازمان بهداشت جهانی اداره می‌شود و کمیسیون‌های منطقه‌ای سازمان ملل نیز به نوبت نایب رئیس آن می‌باشند. این نهاد سازمان‌ها، دولت‌ها، سازمان‌های غیردولتی، نهادهای مدنی و شرکت‌ها و بنیادهای خصوصی را از سال ۲۰۰۴ گرد هم آورده است تا فعالیت‌های آنان را در جهت رفع معضلات ایمنی همراستا نماید. این نهاد یک سیستم شورایی غیررسمی است که اعضای آن متعهد به تلاش در زمینه ایمنی راه‌ها هستند و رهنمودهای لازم را برای مشخص نمودن عوامل

4. United Nations Road Safety Collaboration (UNRSC)

اصلی ریسک در ایمنی راهها به دولت‌ها و جوامع مدنی ارائه می‌نماید. با این حال، اقدامات و سرمایه‌گذاری‌های فعلی برای متوقف نمودن یا معکوس کردن روند رشد پیش‌بینی شده در میزان تلفات جاده‌ای کافی نیست. گزارش دبیر کل سازمان ملل متحد در سال ۲۰۰۹ در مورد بحران جهانی ایمنی راهها اشاره می‌کند که علیرغم وجود مدارکی که نشانگر رشد آگاهی و تعهد نسبت به رفع مشکلات ایمنی راهها است، ولی اراده سیاسی و منابع مالی کاملاً با ابعاد معضل ایمنی فاصله دارد. دبیر کل سازمان ملل متحد همچنین اشاره می‌کند که این بحران نیازمند وجود چشم‌انداز بلند پروازانه، افزایش سطح سرمایه‌گذاری‌ها و همکاری‌های بیشتر می‌باشد.

### ۳- چرا نیاز به یک دهه اقدام است؟

کمیسیون جهانی ایمنی راهها، در گزارش خود در سال ۲۰۰۹ یک دهه اقدام جهت ایمنی راهها را خواستار شده بود. موافقت با این طرح با طیف گسترده‌ای از ارقام مختلف و همچنین تایید نهاد همکاری‌های ایمنی سازمان ملل مواجه شد. از این رو دبیر کل سازمان ملل در گزارش خود به مجمع عمومی در سال ۲۰۰۹، کشورهای عضو را به حمایت از تلاش‌ها برای طرح‌ریزی این دهه تشویق نمود و اعلام کرد یک دهه، موقعیت مناسبی را برای انجام اقدامات هماهنگ و بلند مدت در حمایت از ایمنی راهها را در سطوح مختلف فراهم می‌آورد.

همکاران و ذینفعان اصلی ایمنی جهانی راهها توافق داشتند که اکنون زمان مناسب برای افزایش شتاب سرمایه‌گذاری در زمینه ایمنی راهها در کشورهای متوسط و کم درآمد است زیرا با درک توسعه برنامه‌ها و استراتژی‌های توسعه پایدار ایمنی راهها می‌توان به تجدیدنظر در روابط میان راه و مردم اقدام کرده و استفاده از حمل و نقل همگانی را مورد تشویق قرار داده ضمن آن که عوامل اصلی ریسک شناخته شده و نه تنها اقدامات لازم برای مقابله با آن‌ها در دست است بلکه روش‌های اندازه‌گیری رشد و توسعه سیاست‌های حمل و نقلی نیز فراهم می‌باشد. از سوی دیگر نیز ساختارهای همکاری برای گردهم‌آوردن مهره‌های کلیدی از جمله بازیگران بین‌المللی، سرمایه‌گذاران و جامعه مدنی شناخته شده، میسر می‌گردد و در این میان فقط با فقدان منابع کافی و عزم سیاسی مواجه می‌باشیم.

یک دهه، چارچوب زمانی مناسبی را برای ترغیب سیاستمداران و تأمین منابع مالی لازم در سطوح ملی و بین‌المللی را فراهم می‌آورد. تأمین‌کنندگان منابع مالی می‌توانند از فرصت این دهه به عنوان عاملی محرک برای ادغام ایمنی راهها با برنامه‌های خدمت‌رسانی خود استفاده کنند. کشورهای متوسط و کم درآمد می‌توانند از این دهه برای تدوین برنامه‌های ایمنی مؤثر و مقرون به صرفه استفاده کنند و کشورهای پردرآمد می‌توانند از این فرصت برای پیشرفت در بهبود روند اجرای طرح ایمنی راههای خود و نیز به اشتراک‌گذاردن تجارب و دانش خود با سایر کشورها استفاده کنند.

مصوبه مجمع عمومی سازمان ملل (مصوب مارس ۲۰۱۰) به منظور تثبیت و سپس کاهش سطح پیش‌بینی شده تلفات سوانح جاده‌ای جهان از طریق افزایش فعالیت‌های محلی، ملی و جهانی تدوین شده است. از این رو دهه ۲۰۱۱ تا ۲۰۲۰ را دهه اقدام در زمینه ایمنی راهها می‌نامیم. این مصوبه کشورهای عضو را به انجام فعالیت‌هایی در مورد ایمنی راهها به خصوص در زمینه‌های مدیریت ایمنی، زیرساخت جاده‌ای، ایمنی وسیله نقلیه، رفتار کاربران جاده‌ها، آموزش ایمنی و واکنش پس از سانحه، فرامی‌خواند.

در این زمینه علاوه بر نظارت در پیشرفت در مسیر رسیدن به اهداف جهانی این دهه، این مصوبه همچنین اشاره می‌کند که اهداف ملی مرتبط با هر یک از حوزه‌های فعالیت باید توسط هر یک از کشورهای عضو تعیین شوند. این مصوبه درخواست می‌کند که سازمان بهداشت جهانی و کمیسیون‌های منطقه‌ای سازمان ملل، در همکاری با نهاد همکاری‌های ایمنی سازمان ملل و سایر نهادهای ذیربط، برنامه‌ای جهانی را در قالب یک راهنما و سند بالا دستی جهت حمایت از اهداف این دهه آماده سازند. در سال ۲۰۱۰ کمیسیون‌های منطقه‌ای سازمان ملل گزارش نهائی پروژه‌ای تحت عنوان «بهبودی ایمنی جاده‌ای جهانی: تدوین اهداف کمی کاهش تلفات سوانح ترافیک جاده‌ای» را منتشر نمود که اهمیت تعیین اهداف کمی در بهبودی ایمنی جاده‌ای را نشان می‌دهد و می‌تواند کمک شایانی به دولت‌های کشورهای در حال توسعه در تدوین این گونه اهداف کمی باشد.

## ۴- چارچوب دهه اقدام

اصول تشکیل دهنده برنامه دهه اقدام منطبق بر رویکرد «سیستم ایمن» است. این رویکرد، قادر است خطای انسانی را تا حدودی جبران کرده و آسیب پذیری بدن انسان را مورد نظر قرار دهد. این مسئله از پذیرش خطای انسانی آغاز می شود که نتیجه مستقیم آن، عدم توانایی در پیشگیری از تمامی سوانح جاده ای است. لذا، هدف یک سیستم ایمن، این است که سوانح منجر به صدمات جدی جانی نشوند. این رویکرد مشخص می نماید که محدودیت های انسانی - آنچه بدن انسان به عنوان انرژی جنبشی قادر به تحمل آن می باشد - رکنی مهم است که سیستم حمل و نقل جاده ای باید بر پایه آن طراحی شود و سایر جنبه های سیستم جاده ای، مانند محیط جاده و وسیله نقلیه، باید بر پایه این محدودیت ها هماهنگ شود. از این رو کاربران جاده، وسایل نقلیه و محیط یا شبکه جاده ای باید به صورت مجموعه ای واحد تلقی شده و اصلاحات لازم در کل مجموعه در نظر گرفته شود، البته با توجه بیشتر به مدیریت سرعت و طراحی وسیله نقلیه و جاده از رویکردهای سنتی در ایمنی راهها، اجتناب شود.

این رویکرد به معنای انتقال بخش بزرگی از مسئولیت ها از کاربران جاده به کسانی است که سیستم حمل و نقل جاده ای را طراحی می کنند. طراحان سیستم در درجه اول شامل مدیران جاده ای، صنعت خودرو، پلیس، سیاستمداران و مجموعه های قانونگذاری می باشند. اما، بازیگران زیاد دیگری نیز وجود دارند که در ایمنی راهها مسئول هستند که در میان آنها می توان از سازمان های ارائه کننده خدمات بهداشتی، سیستم قضایی، مدارس و سازمان های غیردولتی نام برد. البته کاربران جاده ای نیز مسئول رعایت قوانین و ضوابط هستند.

برنامه دهه اقدام همچنین، متوجه اهمیت مالکیت و مسئولیت دستگاهی در سطوح ملی و بین المللی و درگیر نمودن سازمان های مختلف در طرح می باشد. فعالیت ها در مسیر دستیابی به هدف این دهه باید در سطح مناسب اجرا شوند و بخش های مختلف حمل و نقل، بهداشت و سلامت، پلیس، دستگاه قضا، برنامه ریزی شهری و غیره باید برای وارد شدن و درگیر بودن در این فعالیت ها ترغیب شوند. سازمان های غیردولتی، جامعه مدنی، و بخش خصوصی باید در توسعه و اجرای فعالیت های ملی و بین المللی در مسیر رسیدن به اهداف این دهه دخالت داشته باشند.

در همین رابطه، مقررات مرتبط با ایمنی راهها دارای اهمیت بالایی است. چنین مقرراتی باید تا حد امکان در میان کشورها هماهنگ باشد. بنابراین، اکثریت توافقنامه‌ها و قراردادهای بین‌المللی مرتبط در سازمان ملل متحد، همان‌طور که در مصوبات و گزارشات مجمع عمومی سازمان ملل نشان داده شده است، باید پایه قانونگذاری ایمنی راهها در سطح جهان قرار گیرد. علاوه بر این، باید به گروه‌های آسیب‌پذیرتر و آن دسته از کشورهایی که ایمنی راهها به عنوان شاخص کیفیت زندگی به شمار نمی‌آید، توجه ویژه‌ای شود.

#### ۴-۱- چشم‌انداز و اهداف خاص دهه

چشم‌انداز و هدف کلی این دهه، تثبیت و سپس کاهش سطح پیش‌بینی شده تلفات جاده‌ای در سراسر جهان تا سال ۲۰۲۰ می‌باشد. دستیابی به این چشم‌انداز از طرق زیر امکان‌پذیر است:

- توجه به اجرای کامل قراردادها و توافقنامه‌های ایمنی راه‌ها سازمان ملل و در صورت نیاز استفاده از سایر نمونه‌ها برای تنظیم توافقنامه‌های محلی
- تدوین و اجرای اصول و استراتژی‌های برنامه ایمنی پایدار
- تنظیم اهداف بلندپروازانه و در عین حال امکان‌پذیر برای کاهش تلفات جاده‌ای تا سال ۲۰۲۰ با استفاده از چارچوب‌های کاری موجود محلی و تنظیم مجدد اهداف
- تقویت زیرساخت مدیریتی و ظرفیت اجرایی فنی لازم برای فعالیت‌های ایمنی در سطوح ملی، منطقه‌ای و جهانی
- بهبود کیفیت جمع‌آوری داده‌ها در سطوح ملی، منطقه‌ای و جهانی
- نظارت و ارزیابی عملکرد ایمنی و پیشرفت آن به کمک شاخص‌های از پیش تعریف شده در سطوح ملی، منطقه‌ای و جهانی
- ترغیب به افزایش سرمایه‌گذاری در ایمنی راهها و استفاده بهتر از منابع فعلی، از جمله وارد نمودن مؤلفه‌های ایمنی در پروژه‌های زیرساخت‌های جاده‌ای
- توسعه ظرفیت لازم در سطوح ملی، منطقه‌ای و جهانی برای جواب‌گوئی به نیاز برنامه ایمنی

## ۲-۴- فعالیت‌های برنامه جهانی دهه ایمنی حمل و نقل

فعالیت‌های این دهه می‌بایست در سطوح محلی، ملی، منطقه‌ای و جهانی صورت گیرد اما اولویت باید در سطوح ملی و محلی متمرکز شود. به کشورها توصیه می‌شود تا فعالیت‌های خود را در ساخت‌های حقوقی و قانونی دولت‌های ملی (و محلی)، طبق پنج رکن یا محور اصلی زیر جای دهند.

۱ - فعالیت‌های ملی				
رکن ۵ پاسخ‌دهی پس از سانحه	رکن ۴ کاربران ایمن‌تر جاده	رکن ۳ وسایل نقلیه ایمن‌تر	رکن ۲ تردد در جاده‌های ایمن‌تر	رکن ۱ مدیریت ایمنی جاده

## ۲- هماهنگی بین‌المللی فعالیت‌ها

### ۱- فعالیت‌های برنامه دهه ایمنی جاده‌ای در سطح ملی

کشورها بهتر است در سطح ملی پنج رکن زیر را براساس توصیه‌های گزارش جهانی جلوگیری از آسیب‌های حمل و نقل جاده‌ای<sup>۵</sup> که توسط کمیسیون ایمنی جاده‌ای جهانی<sup>۶</sup> پیشنهاد شده، پیاده‌سازی کنند. کشورها باید این پنج حوزه را در چارچوب سامانه‌های گردآوری اطلاعات، ظرفیت اجرائی و راهبرد ایمنی جاده‌ای ملی خودشان مدنظر داشته باشند. البته در برخی کشورها رهیافتی تدریجی برای دربرگرفتن هر پنج رکن لازم است.

5. World report on road traffic injury prevention

6. Commission for Global Road Safety

## رکن ۱: مدیریت ایمنی جاده

توجه و استفاده از ابزارهای حقوقی سازمان ملل و (یا) تلاش و تشویق برای ایجاد ابزارهای منطقه‌ای ایمنی جاده‌ای. تشویق به مشارکت‌های چندبخشی و تعیین مؤسسات راهبر که ظرفیت تدوین و پیشبرد راهبردها، طرح‌ها و اهداف ملی ایمنی جاده را داشته و قادر باشند با اتکا به گردآوری اطلاعات و تحقیقات مبتنی بر شواهد، امکان بررسی طرح‌ها و اقدامات پیشگیرانه و نیز نظارت و ارزیابی فعالیت‌های اجرائی و اثربخشی آن را داشته باشند.

### فعالیت ۱: توجه به توافقات و اجرای کنوانسیون‌ها و پیمان‌های مهم

سازمان ملل در مورد ایمنی جاده و یا اجرای کامل آن‌ها و تشویق دولت به تدوین اسناد و ابزارهای جدید منطقه‌ای شبیه توافقنامه اروپایی کار خدمه وسایل نقلیه شاغل در حمل و نقل بین‌المللی جاده‌ای (AETR)<sup>۷</sup> و نیز مواردی، شامل:

- پیمان تردد جاده‌ای، مورخ ۸ نوامبر ۱۹۶۸<sup>۸</sup>، با هدف آسان‌سازی تردد جاده‌ای بین‌المللی و افزایش ایمنی جاده‌ای با تصویب مقررات یکنواخت تردد جاده‌ای

- پیمان مربوط به علائم و نشانه‌های جاده‌ای<sup>۹</sup>، مورخ ۸ نوامبر ۱۹۶۸ که مجموعه علائم و نشانه‌های جاده‌ای مورد توافق عمومی در آن تنظیم شده است.

- توافقنامه AETR، مورخ ۱ ژوئیه ۱۹۷۰<sup>۱۰</sup> که الگویی قابل استفاده برای تدوین اسناد و ابزارهای حقوقی منطقه‌ای است.

### فعالیت ۲: ایجاد مؤسسه راهبر (و سازوکارهای هماهنگی مربوطه) برای

دست‌اندرکاران ایمنی جاده‌ای که از مجموعه گسترده‌ای از بخش‌ها از طریق:

- تعیین مؤسسه راهبر و تأسیس دبیرخانه مربوطه

7. European Agreement concerning the Work of Crews of Vehicles engaged in International Road Transport (AETR)

8. Convention on Road Traffic, of 8 November 1968

9. Convention on Road Signs and Signals, of 8 November 1968

10. AETR, of 1 July 1970

- تشویق به تأسیس گروه‌های هماهنگ‌کننده
- تدوین برنامه‌های محوری و اصلی

### فعالیت ۳: تدوین راهبرد ملی (در سطح دولت یا وزارتخانه) با هماهنگی

موسسه راهبر از طریق:

- تأیید اولویت‌های سرمایه‌گذاری درازمدت
- مشخص کردن مسئولیت‌ها و پاسخگویی‌های موسسه راهبر در تدوین و اجرای برنامه‌های محوری
- تعریف طرح‌های اجرایی
- ایجاد ائتلاف‌های همکاری
- ترویج طرح‌های ابتکاری مدیریت ایمنی جاده مثل استاندارد جدید ایزو ۳۹۰۰۱ برای مدیریت ایمنی تردد
- تأسیس، نگهداری و به‌روزرسانی سامانه‌های گردآوری اطلاعات که طی آن داده‌های پایه و نظارت بر پیشرفت کار مثل کاهش آسیب‌دیدگی‌ها و مرگ و میر در تردد جاده‌ای و سایر شاخص‌های مهم مثل هزینه و غیره قابل ارزیابی باشد.

### فعالیت ۴: هدف‌گذاری واقع‌گرایانه و درازمدت برای فعالیت‌های ملی بر

اساس تحلیل داده‌های ملی سوانح جاده‌ای از طریق:

- شناسایی حوزه‌های به‌کرد عملکرد
- برآورد بهره‌های عملکردی بالقوه

### فعالیت ۵: تضمین کفایت اعتبارات برای فعالیت‌های اجرایی از طریق:

- ساخت و تهیه نمونه‌های تجاری با تأمین اعتبار پایدار بر اساس عملکرد هزینه و منفعت سرمایه‌گذاری‌های آزموده شده
- توصیه اهداف بودجه‌ای سالانه و میان‌مدت (برای بودجه اصلی و محوری)
- تشویق به ایجاد فرآیند و روال‌سازی تخصیص کارآمد و مؤثر منابع برای برنامه‌های ایمنی
- به‌کارگیری ۱۰ درصد سرمایه‌گذاری‌های زیرساختی برای ایمنی جاده‌ای
- تعریف و اجرای سازوکارهای نوآورانه تأمین اعتبار

**فعالیت ۶: تأسیس سیستم‌های اطلاعاتی و پشتیبانی از آن‌ها به منظور**

نظارت و ارزیابی مستمر، برای شماری از اقدامات و دستاوردها شامل:

- تأسیس و پشتیبانی سامانه‌های ملی و محلی به منظور اندازه‌گیری و نظارت مستمر تعداد مرگ و میرها، جراحات و تعداد سوانح جاده‌ای
- تأسیس و پشتیبانی سامانه‌های ملی و محلی به منظور اندازه‌گیری و نظارت مستمر شاخص‌های واسطه‌ای از قبیل سرعت میانگین، میزان استفاده از کلاه و کمربند ایمنی و غیره
- تأسیس و پشتیبانی سامانه‌های ملی و محلی به منظور اندازه‌گیری و نظارت مستمر خروجی‌های مداخلات (اقدامات انجام شده) در ایمنی جاده‌ای
- تأسیس و پشتیبانی سامانه‌های ملی و محلی به منظور اندازه‌گیری و نظارت مستمر اثرات اقتصادی آسیب‌دیدگی‌های جراحات ترافیک جاده‌ای
- تأسیس و پشتیبانی سامانه‌های ملی و محلی به منظور اندازه‌گیری و نظارت مستمر میزان قرارگیری در معرض جراحات در ترافیک جاده‌ای

**رکن ۲: تردد در جاده‌های ایمن‌تر**

دستیابی و استفاده از ایمنی و کیفیت حفاظتی ذاتی شبکه جاده‌ای در راستای منافع تمامی کاربران جاده و به خصوص آسیب‌پذیرترین گروه (مثل عابران پیاده، دوچرخه‌سواران و موتورسواران). این امر از طریق اجرای انواع موافقتنامه‌های زیربناهای جاده‌ای در چارچوب سازمان ملل، بررسی زیرساخت جاده‌ای و به‌کرد برنامه‌ریزی، طراحی، ساخت و ساز و بهره‌برداری جاده‌ها با توجه و لحاظ ایمنی محقق می‌شود.

**فعالیت ۱: ترویج تعلق خاطر و پاسخگویی به ایمنی جاده‌ای در میان مقامات**

- جاده‌ای، مهندسان راه و برنامه‌ریزان شهری از طریق:
- تشویق دولت‌ها و مقامات جاده‌ای به هدف‌گذاری برای «حذف جاده‌های پرخطر تا سال ۲۰۲۰»
- تشویق مقامات جاده‌ای به تخصیص دادن حداقل ۱۰ درصد بودجه جاده‌ای به برنامه‌های مختص زیرساخت جاده‌ای ایمن‌تر
- ایجاد مسئولیت حقوقی برای مقامات جاده‌ای جهت ارتقاء ایمنی

در شبکه‌های جاده‌ای زیر نظر آنان از طریق روش‌های مقرون به صرفه و الزام به گزارش دهی سالانه راجع به وضعیت ایمنی، روندها و کارهای اصلاحی

- ایجاد واحد تخصصی ایمنی ترافیک جاده‌ای به منظور نظارت و به‌کرد ایمنی شبکه جاده‌ای
- ترویج فرآیند و روش سیستم ایمن (safe system approach) و نقش زیربنای خود توضیحی بخشنده
- تعهد و اجرای کامل توافقات منطقه‌ای زیربنای جاده‌ای که زیر نظر کمیسیون‌های منطقه‌ای سازمان ملل تدوین شده است و یا تشویق به تدوین اسناد منطقه‌ای مشابه در صورتی که لازم باشد.
- نظارت بر عملکرد ایمنی در سرمایه‌گذاری زیرساخت‌های جاده‌ای توسط مقامات ملی، موسسات توسعه‌ای و سایر سازمان‌ها

### فعالیت ۲: کمک به رفع نیازهای تمامی کاربران جاده‌ای به مثابه جزئی

از برنامه‌ریزی شهری پایدار، مدیریت تقاضای حمل و نقل و مدیریت کاربری اراضی از طریق:

- تدوین برنامه‌ریزی کاربری اراضی به نحوی که پاسخ‌گوی تمامی نیازهای جایجائی ایمن از جمله مدیریت تقاضای سفر، نیازهای دسترسی، الزامات بازار و شرایط جغرافیایی و جمعیتی باشد
- گنجاندن بررسی اثرات ایمنی در تمامی تصمیمات برنامه‌ریزی و توسعه‌ای
- به کارگیری روال‌های کارآمد دسترسی و کنترلی جهت امکان جلوگیری از توسعه‌های نایمن

### فعالیت ۳: ترویج بهره‌برداری و نگهداری و بهسازی ایمن زیرساخت جاده‌ای

موجود از طریق الزام اقدامات جاده‌ای به:

- تعیین شمار و محل آسیب‌ها و مرگ‌ومیرهای جاده‌ای به تفکیک نوع کاربر جاده و عامل‌های کلیدی زیرساختی اثرگذار بر مخاطرات
- هر یک از گروه‌های کاربران جاده
- شناسایی بخش‌ها یا نقاط خطرناک و حادثه‌خیز جاده‌ها که سوانح پرشمار یا شدید در آن‌ها رخ می‌دهد و انجام اقدامات اصلاحی متناظر

- انجام ممیزی ایمنی در زیرساخت‌های جاده‌ای موجود و اجرای اقدامات مهندسی آزموده شده برای بهسازی عملکرد ایمنی
- ایفای نقش رهبری در ارتباط با مدیریت سرعت و طراحی و بهره‌برداری از شبکه‌های جاده‌ای حساس به سرعت
- تضمین ایمنی ناحیه‌های کاری

**فعالیت ۴:** ترویج ایجاد زیرساخت‌های جدید ایمن که برآورنده نیازهای دسترسی و جابجائی تمامی کاربران باشد، از طریق تشویق مقامات مربوطه به:

- در نظر گرفتن تمام شیوه‌های حمل و نقل به هنگام ساختن زیرساخت‌های جدید
- تعیین حداقل رتبه‌های ایمنی برای طراحی و سرمایه‌گذاری‌های جدید جاده‌ای به طوری که گنجاندن نیازهای ایمنی تمام کاربران جاده در مشخصات طرح‌های جدید تضمین شود.
- استفاده از یافته‌های ارزیابی‌های مستقل اثرات ایمنی و ممیزی ایمنی جاده در برنامه‌ریزی، طراحی، ساخت و ساز، بهره‌برداری و نگهداری طرح‌های جدید جاده و تضمین آن که توصیه‌های ممیزی به طور مطلوب اجرا شود.

**فعالیت ۵:** تشویق به ظرفیت‌سازی و انتقال دانش در حوزه ایمنی زیرساخت از طریق:

- ایجاد مشارکت و همکاری با بانک‌های توسعه‌ای، مقامات ملی، جامعه مدنی، خدمت‌دهندگان آموزشی و بخش خصوصی به منظور آن که درک و به‌کارگیری مطلوب اصول طراحی زیرساخت ایمن تضمین شود.
- ترویج کارآموزی ایمنی جاده و آموزش‌های کم‌هزینه مهندسی ایمنی، ممیزی ایمنی و ارزیابی جاده
- تدوین و ترویج استانداردهای لازم برای طراحی و بهره‌برداری ایمن جاده به نحوی که در آن درک مشخصات عوامل انسانی و طراحی وسایل نقلیه توأم در نظر گرفته و گنجانده شده باشد.

**فعالیت ۶:** ترویج تحقیق و توسعه راجع به جاده‌های ایمن تر از طریق:

- تکمیل و به اشتراک گذاری تحقیقات راجع به نمونه‌های تجاری زیرساخت جاده‌ای ایمن تر و سطح‌های سرمایه‌گذاری مورد نیاز برای تحقق اهداف دهه اقدام
- ترویج تحقیق و توسعه راجع به چگونگی به‌کرد عملکرد ایمنی زیرساختی در شبکه‌های جاده‌ای کشورهای با درآمد کم و متوسط
- ترویج طرح‌های نمونه و نمایشی برای ارزیابی نوآوری‌های به‌کرد ایمنی به خصوص در مورد کاربران آسیب‌پذیر جاده

**رکن ۳: وسایل نقلیه ایمن‌تر**

تشویق به استفاده جهانی و فراگیر از فناوری‌های بهبودیافته ایمنی وسایل نقلیه در هر دو زمینه ایمنی فعال و غیرفعال از طریق تلفیق و هماهنگ کردن استانداردهای جهانی مربوطه، طرح‌های اطلاع‌رسانی به مصرف‌کننده و ایجاد انگیزه برای شتاب دادن به پذیرش فناوری‌های نو

**فعالیت ۱:** تشویق کشورهای عضو به ترویج و اعمال مقررات ایمنی وسایل

نقلیه موتوری که گردهمایی (هم‌اندیشی) جهانی سازمان ملل در زمینه هماهنگ‌سازی مقررات وسایل نقلیه (29WP)<sup>۱۱</sup> تدوین شده‌اند.

**فعالیت ۲:** تشویق اجرای برنامه‌های جدید بررسی و ارزیابی خودرو در تمام

مناطق جهان به منظور افزایش اطلاعات و آگاهی مصرف‌کننده در باره عملکرد ایمنی وسایل نقلیه موتوری

**فعالیت ۳:** تشویق به تدوین و اجرای موافقتنامه‌های لازم برای تضمین آن

که تمام وسایل نقلیه موتوری جدید به کمربندهای ایمنی و سایر تجهیزات ایمنی مجهز هستند و از استانداردهای لازم جهت قبولی در آزمون سانحه (حداقل امکانات ایمنی) برخوردار می‌باشند.

**فعالیت ۴:** تشویق به استفاده از فناوری‌های جلوگیری از سانحه که کارآیی آن اثبات شده، مثل سامانه‌های ترمز ضدقفل و کنترل الکترونیکی پایداری در وسایل نقلیه موتوری

**فعالیت ۵:** تشویق به استفاده از انگیزه‌های مالی و سایر انگیزه‌ها برای به کارگیری وسایل نقلیه موتوری دارای سطوح بالای حفاظت از کاربران جاده و جلوگیری از واردات و صادرات خودروهای جدید یا کارکرده‌ای که استانداردهای ایمنی پایین‌تری دارند.

**فعالیت ۶:** تشویق به اعمال مقررات حفاظت از عابران پیاده و افزایش تحقیق در مورد فناوری‌های ایمنی کاهنده مخاطرات کاربران آسیب‌پذیر جاده

**فعالیت ۷:** تشویق مدیران ناوگان‌های بخش دولتی و خصوصی به خریداری، بهره‌برداری و نگهداری وسایل نقلیه دارای فناوری‌های ایمنی پیشرفته و حفاظت سطح بالا از سرنشین

#### رکن ۴: کاربران ایمن‌تر جاده

تدوین برنامه‌های جامع برای به‌کرد رفتار کاربران جاده. اجرای پایدار، قوی و مؤثر قوانین و استانداردها در کنار آگاه‌سازی و آموزش عموم مردم به منظور افزایش استفاده از کمربند و کلاه ایمنی و کاستن از رانندگی به هنگام مستی، سرعت و دیگر عوامل مخاطره‌ساز

**فعالیت ۱:** افزایش آگاهی از عوامل مخاطره‌آمیز و پرخطر در ایمنی جاده‌ای و اجرای اقدامات پیشگیرانه و اجرای تبلیغات اجتماعی به منظور کمک و اثرگذاری به نگرش‌ها و دیدگاه‌ها در زمینه ضرورت و نیاز به برنامه‌های ایمنی تردد جاده‌ای

**فعالیت ۲:** تنظیم و وادارسازی به رعایت محدودیت‌های سرعت و تدوین استانداردها و مقررات مبتنی بر شواهد عینی در این زمینه به منظور کاستن از سوانح و آسیب‌های مربوط به سرعت

**فعالیت ۳:** تنظیم و وادارسازی به رعایت قوانین رانندگی به هنگام مستی و تدوین استانداردها و مقررات مبتنی بر شواهد عینی در این زمینه به منظور کاستن از سوانح و آسیب‌های مربوط مصرف الکل

**فعالیت ۴:** تنظیم و وادارسازی به رعایت قوانین کلاه ایمنی موتورسواران و تدوین استانداردها و مقررات مبتنی بر شواهد عینی در این زمینه به منظور کاستن از آسیب‌هایی که به سر وارد می‌شود.

**فعالیت ۵:** تنظیم و وادارسازی به رعایت قوانین مربوط به کمربند ایمنی و نگهدارنده کودک و تدوین استانداردها و مقررات مبتنی بر شواهد در این زمینه به منظور کاستن از آسیب‌ها در سوانح

**فعالیت ۶:** تنظیم و وادارسازی به رعایت قوانین، استانداردها و مقررات حمل‌ونقل، بهداشت کار و ایمنی برای بهره‌برداری ایمن از وسایل نقلیه تجاری باری و خدمات حمل‌ونقل جاده‌ای مسافری و سایر ناوگان‌های وسایل نقلیه عمومی و خصوصی به منظور کاستن از آسیب‌ها در سوانح

**فعالیت ۷:** تحقیق، توسعه و ترویج اقدامات و خط‌مشی‌های جامع به منظور کاستن از آسیب‌های مربوط به کار در حوزه حمل‌ونقل جاده‌ای در بخش‌های عمومی، خصوصی و غیررسمی با پشتیبانی از استانداردهای به رسمیت شناخته‌شده بین‌المللی در سیستم‌های مدیریت ایمنی جاده و بهداشت کار

**فعالیت ۸:** ترویج و برقراری نظام‌های اعطای گواهی رانندگی تدریجی برای رانندگان تازه‌کار

**رکن ۵: پاسخ دهی پس از سانحه**

افزایش سرعت عکس العمل و پاسخ دهی به فوریت های پس از سانحه و بهکرد قابلیت مسئولان بهداشت و سایر دستگاه ها برای فراهم سازی رسیدگی های فوریتی مناسب (اورژانس) و نیز رسیدگی به توانبخشی درازمدت قربانیان سانحه

**فعالیت ۱:** ایجاد سامانه های مراقبت های پیش بیمارستانی شامل بیرون آوری قربانی از خودروی سانحه کرده و دایر کردن یک شماره تلفن کشوری برای فوریت ها از طریق اجرای یکی از نمونه های مناسب موجود

**فعالیت ۲:** ایجاد سامانه های بیمارستانی مراقبت از آسیب دیدگان (و تبعات روحی آن) و ارزیابی کیفیت مراقبت ها از طریق اجرای اقدامات درست در زمینه سامانه های مراقبت از آسیب دیدگان و تضمین کیفیت

**فعالیت ۳:** فراهم سازی توان بخشی و پشتیبانی به موقع برای بیماران زخمی و داغ دیدگان سوانح جاده ای به منظور حداقل سازی آسیب های جسمانی و روانی

**فعالیت ۴:** تشویق کردن تدوین برنامه های بیمه ای مناسب برای کاربران جاده به منظور تأمین اعتبار خدمات توانبخشی قربانیان سانحه از طریق:

- تعهدات اجباری شخص ثالث
- به رسمیت شناختن متقابل بین المللی بیمه مثل نظام کارت سبز

**فعالیت ۵:** تشویق به تحقیقات کامل راجع به سانحه و پاسخ حقوقی مناسب در قبال آسیب ها و مرگ و میرهای جاده ای و بنابراین تشویق به حل و فصل های مناسب و اجرای عدالت برای داغ دیدگان و آسیب دیدگان سوانح جاده ای

**فعالیت ۶:** تشویق کارفرمایان و ایجاد انگیزه برای آن ها تا معلولان را استخدام و یا حفظ کنند

**فعالیت ۷:** تشویق به تحقیق و توسعه برای بهکرد پاسخ‌دهی مناسب

پس از سانحه

## ۲- فعالیت‌های بین‌المللی

برای هدایت کشورهای جهان به سوی اهداف واقع‌گرایانه و قابل حصول، هماهنگی بین‌المللی گسترده‌ای ضرورت دارد. هماهنگی رسمی همچنین سازوکاری برای آسان‌سازی تشریک تجارب در بین کشورهای عضو فراهم می‌کند تا به اهداف ملی‌شان نیز برسند.

### هماهنگی و فعالیت‌های ایمنی جاده‌ای در سطح بین‌المللی

سازمان بهداشت جهانی و کمیسیون‌های منطقه‌ای سازمان ملل نظارت‌های منظمی را در چارچوب سازمان همکاری‌های ایمنی جاده‌ای سازمان ملل<sup>۱۲</sup> هماهنگ خواهند کرد تا پیشرفت جهانی به سوی تحقق اهداف تعریف شده در برنامه عمل صورت گیرد.

**فعالیت ۱:** در صورتی که مناسب باشد تشویق کردن افزایش اعتبارات ایمنی

جاده‌ای از طریق:

- پشتیبانی از سازوکارهای منطقه‌ای و جهانی ایمنی جاده‌ای
- رهیافت‌های تأمین اعتبار جدید و ابتکاری (مثل تسهیلات ایمنی جاده‌ای جهانی<sup>۱۳</sup> و یا صندوق ایمنی جاده‌ای<sup>۱۴</sup> موجود)
- تشویق کشورها به تخصیص ۱۰ درصد از سرمایه‌گذاری در زیرساخت جاده به ایمنی جاده‌ای
- توسعه کمک‌گیری از اعتباردهندگان جدید در بخش عمومی و خصوصی

**فعالیت ۲:** حمایت از ایمنی جاده‌ای در بالاترین سطوح و تسهیل همکاری

بین ذینفعان متعدد (مثل سازمان‌های غیردولتی، نهادهای مالی

بین‌المللی) از طریق:

12. United Nations Road Safety Collaboration

13. Global Road Safety Facility

14. Road Safety Fund

- تصویب قطعنامه‌های ایمنی جاده‌ای در مجامع سازمان ملل و سازمان بهداشت جهانی در صورتی که مناسب باشد
- کشورهایی که اسناد حقوقی ایمنی جاده‌ای سازمان ملل را پذیرفته‌اند و (یا) به طور کامل اجرا کرده‌اند
- کشورهایی که در تبلیغات و کمپین ایمنی جاده‌ای مشارکت دارند
- مؤسسات و سازمان‌های منطقه‌ای و زیرمنطقه‌ای که برای رسیدگی به ایمنی جاده‌ای گام‌هایی برداشته‌اند
- تنظیم اهداف منطقه‌ای و زیرمنطقه‌ای برای مهار مرگ‌ومیرهای جاده‌ای تا سال ۲۰۲۰
- گنجاندن ایمنی جاده‌ای در نشست‌های بلندپایه مناسب مثل G8/20، یا مجمع جهانی اقتصاد<sup>۱۵</sup> و غیره

**فعالیت ۳:** افزایش آگاهی در زمینه عوامل مخاطره‌آمیز و لزوم پیشگیری قوی از سوانح جاده‌ای از طریق:

- استفاده از تبلیغات آگاهی‌بخش عمومی شامل هفته‌های جهانی ایمنی جاده‌ای و همچنین طرح‌های منطقه‌ای و زیرمنطقه‌ای تبلیغات اجتماعی
- بزرگداشت سالانه روز جهانی یادبود قربانیان حمل و نقل جاده‌ای<sup>۱۶</sup>
- همکاری با سازمان‌های غیردولتی مناسب و سایر نهادهای جامعه مدنی در راستای اهداف دهه
- پشتیبانی از طرح‌های بخش خصوصی در راستای اهداف دهه

**فعالیت ۴:** راهنمایی کشورها در تقویت سامانه‌های مدیریت ایمنی جاده‌ای و اجرای اقدامات مطلوب ایمنی جاده‌ای و رسیدگی به آسیب‌دیدگان از طریق:

- کشورهایی که اسناد و قطعنامه‌های سازمان ملل را اجرا می‌کنند
- کشورهایی که طرح‌های سازمان ملل، طرح همکاری ایمنی جاده‌ای سازمان ملل یا دیگر رهنمودهای به رسمیت شناخته‌شده بین‌المللی برای اقدامات مطلوب را اجرا می‌کنند

15. World Economic Forum

16. World Day of Remembrance for Road Traffic Victims

- تدوین راهنماهای دیگر اقدامات مطلوب
- فراهم سازی پشتیبانی فنی برای کشورها در اجرای اقدامات مطلوب

### فعالیت ۵: بهکرد کیفیت گردآوری اطلاعات ایمنی جاده‌ای از طریق:

- اجرای رهنمودهای اقدامات مطلوب راجع به سامانه‌های اطلاعات داده‌ای
- استانداردسازی تعاریف و سیستم‌های گزارش‌دهی براساس ابزارهای موجود
- ترویج سرمایه‌گذاری در ایجاد سامانه‌های ملی تحلیل سانحه و سامانه‌های نظارتی مرتبط که توسط سازمان‌های بهداشت، کار و پرداخت خسارت نیروی کار نگهداری می‌شوند.
- تحقیق راجع به سوانح برای شناسایی علل، شرایط و تبعات‌شان
- تشویق ایجاد سامانه‌های مدیریت داده‌های ایمنی جاده‌ای (مثلاً با پشتیبانی و استفاده از سیستم‌های peer-to-peer (همتا به همتا) که توسط اعضای گروه بین‌المللی پایگاه‌های اطلاعات سوانح جاده‌ای-IRTAD<sup>۱۷</sup> - ترویج می‌شوند)
- انتشار درس‌های آموخته شده از پیروزی‌ها و شکست‌های قبلی

