



جمهوری اسلامی ایران

وزارت راه و شهرسازی

معاونت عمل و نقل



مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی
پژوهشکده حمل و نقل
بخش ایمنی حمل و نقل



سازمان راهکارها و عملیات راه‌های

تدوین برنامه عملیاتی ایمنی راه‌های کشور

مجموعه رؤس برنامه عملیاتی

بهار ۱۳۹۷



سازمان ملی ایمنی راه‌های کشور



مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی

۱- عنوان پروژه: تدوین برنامه عملیاتی ایمنی راه‌های کشور		
۲- شماره قرارداد: ۳۹۳۰۸/۷۱	تاریخ: ۱۳۹۴/۴/۱۰	۳- مدت اجرای پروژه: ۱۲ ماه
۴- نام و آدرس کارفرمای طرح: تهران، خیابان ولیعصر، خیابان فلسطین، خیابان دمشق، پلاک ۱۷، صندوق پستی ۳۷۷۳-۱۴۱۵۵		
۵- نام و آدرس سازمانی مشاور: تهران، بزرگراه شیخ فضل‌الله نوری، بین شهرک قدس و فرهنگیان، صندوق پستی ۱۶۹۶-۱۳۱۴۵		
۶- عنوان گزارش: مجموعه رئوس برنامه عملیاتی ایمنی راه‌های کشور		
۷- شماره گزارش: ۱	۸- تاریخ گزارش: بهار ۱۳۹۷	۹- متولی: معاونت حمل‌ونقل و وزارت راه و شهرسازی
		۱۰- کارفرما: سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای
		۱۱- مجری طرح: مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی
پژوهشکده حمل‌ونقل، بخش ایمنی حمل‌ونقل		
۱۲- نظارت عالی: معاونت پژوهشی دانشگاه صنعتی امیرکبیر (دکتر مهدی شفیعیان، دکتر عباس محمودآبادی)، Geetam Tiwari، Dinesh Mohan		
۱۳- اعضای کمیته راهبری:	۱۴- اعضای واحد مدیریت پروژه:	
- مهندس سید محمد مهدی میرزایی - وزارت راه و شهرسازی	- دکتر محمدرضا احدی - مجری داخلی	
- مهندس جواد هدایتی - سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای	- دکتر محمود صفارزاده - مجری داخلی	
- مهندس مهران قربانی - سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای	- دکتر غلامرضا شیرازیان - مجری داخلی	
- مهندس مهدی استادی جعفری - وزارت راه و شهرسازی	- دکتر حمیدرضا بهنود - مدیریت فنی و برنامه‌ریزی	
- مهندس هرمز ذاکری - کمیسیون ایمنی راه‌های کشور	- مهندس پیمان پژمان‌زاد - مدیریت اجرایی و پشتیبانی	
- مهندس کیان‌دخت کدخدازاده - کمیسیون ایمنی راه‌های کشور	- دکتر علیرضا ماهپور - همکار فنی	
- سرهنگ ابراهیم وهاب‌زاده - پلیس راهور ناجا	- مهندس امین نظیفی - همکار فنی	
- سرهنگ فرهاد ذاکری - پلیس راهور ناجا	- مهندس آرسام صلاحی مقدم - مسؤول هماهنگی	
- مهندس عزیزالله گودرزی - وزارت صنعت، معدن و تجارت	- مهندس محمدمزمان حسن‌پور - همکار فنی	
- مهندس حمید رادین‌جم - وزارت صنعت، معدن و تجارت	- کارشناسان و مشاوران خارجی:	
- مهندس مرتضی مرادی‌پور - سازمان امداد و نجات هلال‌احمر	Tony Bliss (مشاور بین‌المللی بانک جهانی)	
- دکتر محمد سرور - وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی	Fred Wegman (دانشگاه صنعتی دلفت هلند)	
- مهندس حسن عبدوس - سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای	Alan Ross (مشاور سیاست‌گذاری ایمنی راه ترانسپیک)	
- مهندس حسین مهرداد مجد - وزارت راه و شهرسازی		
- مهندس شهرام فرشاد - وزارت کشور		
- مهندس حمیدرضا منفردی - سازمان ملی استاندارد		
۱۵- خلاصه:		
<p>پس از مرور ظرفیت‌های ایمنی راه در کشور و شناسایی اولیه اولویت‌های راهبردی در این زمینه در گزارش مقدماتی، در این مرحله، سرفصل برنامه‌های ایمنی راه بر اساس نیازهای کشور تعیین و بعد از آن نیز به شرح جزئیات مربوطه از جمله مجموعه شاخص‌های عملکردی ایمنی راه و الزامات اجرایی (مانند منابع موردنیاز هر برنامه)، پرداخته خواهد شد. در این راستا در گام اول مجموعه رئوس برنامه عملیاتی مطابق با ساختار توصیه شده توسط سازمان بهداشت جهانی بر پایه پنج رکن ایمنی راه مشتمل بر: مدیریت ایمنی راه، راه‌های ایمن، کاربران ایمن راه، وسایل نقلیه ایمن و واکنش پس از سانحه تدوین شده است. بر این اساس مجموعه فعالیت‌ها و برنامه‌های عملیاتی قابل درج در هر رکن به تفکیک هر دستگاه اجرایی ارائه گردیده است. برای هر دستگاه نیز این برنامه‌ها بر حسب اولویت‌های راهبردی، مورد تبیین قرار گرفته است. اولویت‌های راهبردی با توجه به تاثیر برنامه‌های منسوب به آن در کاهش تلفات و تصادفات جاده‌ای که از مرور ادبیات در این زمینه به دست آمده، مشخص شده است. در دسته اول، برنامه‌های مطرح برای توسعه مدیریت ایمنی راه ارائه می‌گردد. این دسته از فعالیت‌ها که انطباق کامل با رکن مدیریت ایمنی راه در بین پنج رکن توصیه شده در برنامه جهانی دارد، به ایجاد و توسعه ظرفیت‌های مدیریت ایمنی راه در طی دوره پنج‌ساله برنامه عملیاتی می‌پردازد. مسؤلیت اصلی اجرای برنامه‌ها در این دسته بر عهده کمیسیون ایمنی راه‌های کشور است. در چهار رکن دیگر، مجموعه برنامه‌ها برای هر دستگاه اجرایی شرح داده شده است. لازم به ذکر است با توجه به اینکه دو موضوع اطفاء حریق و حمل اجساد در معابر برون‌شهری تاکنون متولی قانونی مشخصی نداشته و علیرغم مباحث صورت گرفته در این باره هنوز جمع‌بندی صورت نگرفته است، برای جلوگیری از ایجاد تاخیر در فرآیند ابلاغ و اجرای رئوس برنامه عملیاتی، در این نسخه دو موضوع مذکور منعکس نشده است. ولیکن این مسائل در کمیسیون ایمنی راه‌ها در دست پیگیری و بررسی می‌باشد.</p> <p>در آخر، این پروژه با عنوان برنامه عملیاتی ایمنی راه‌های کشور می‌باشد، معرفی می‌شود.</p>		
۱۶- کلمات کلیدی: برنامه عملیاتی، نهاد راهبر، مدیریت ایمنی راه، راه‌های ایمن، کاربران ایمن، وسایل نقلیه ایمن، واکنش پس از سانحه		



فهرست مطالب

۴	۱- مدیریت ایمنی راه
۶	۱-۱- دستگاه مسؤل: کمیسیون ایمنی راه‌های کشور
۱۶	۲- راه‌های ایمن
۱۶	۱-۲- دستگاه مسؤل: وزارت راه و شهرسازی
۱۸	۲-۲- دستگاه مسؤل: وزارت کشور
۲۲	۳- کاربران ایمن
۲۲	▪ تبلیغات و پویش‌های اطلاع‌رسانی
۲۲	۱-۳- تبلیغات و پویش‌های اطلاع‌رسانی؛ دستگاه مسؤل: کمیسیون ایمنی راه‌های کشور
۲۳	۲-۳- تبلیغات و پویش‌های اطلاع‌رسانی؛ دستگاه مسؤل: پلیس راهور ناجا
۲۴	▪ آموزش‌های همگانی
۲۴	۳-۳- آموزش‌های همگانی؛ دستگاه مسؤل: وزارت آموزش و پرورش
۲۴	۴-۳- آموزش‌های همگانی؛ دستگاه مسؤل: پلیس راهور ناجا
۲۵	▪ اعمال قانون و بازدارندگی از رفتارهای غیر ایمن
۲۵	۵-۳- اعمال قانون و بازدارندگی از رفتارهای غیر ایمن؛ دستگاه مسؤل: وزارت راه و شهرسازی
۲۵	۶-۳- اعمال قانون و بازدارندگی از رفتارهای غیر ایمن؛ دستگاه مسؤل: وزارت کشور
۲۶	۷-۳- اعمال قانون و بازدارندگی از رفتارهای غیر ایمن؛ دستگاه مسؤل: پلیس راهور ناجا
۲۷	▪ مقررات و فرایندهای مدیریت ایمنی عملکردی رانندگان عمومی
۲۷	۸-۳- مقررات و فرایندهای مدیریت ایمنی عملکردی رانندگان عمومی؛ دستگاه مسؤل: وزارت راه و شهرسازی
۲۸	۹-۳- مقررات و فرایندهای مدیریت ایمنی عملکردی رانندگان تجاری؛ دستگاه مسؤل: وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی
۲۸	▪ آموزش رانندگی، آزمون و صدور گواهینامه رانندگی
۲۸	۱۰-۳- آموزش و آزمون کتبی گواهینامه رانندگی؛ دستگاه مسؤل: سازمان آموزش فنی و حرفه‌ای کشور
۲۹	۱۱-۳- آزمون کتبی و صدور گواهینامه رانندگی؛ دستگاه مسؤل: پلیس راهور ناجا
۳۱	۴- وسایل نقلیه ایمن
۳۱	۱-۴- دستگاه مسؤل: وزارت راه و شهرسازی
۳۱	۲-۴- دستگاه مسؤل: وزارت کشور
۳۲	۳-۴- دستگاه مسؤل: وزارت صنعت، معدن و تجارت
۳۲	۴-۴- دستگاه مسؤل: سازمان ملی استاندارد
۳۵	۵- واکنش پس از سانحه



-
- ۱-۵- دستگاہ مسؤؤل: کمیسیون ایمنی راه‌های کشور ۳۵
- ۲-۵- دستگاہ مسؤؤل: وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی ۳۶
- ۳-۵- دستگاہ مسؤؤل: سازمان امداد و نجات جمعیت هلال احمر کشور ۳۷

مدیریت ایمنی راه

بخش
اول



۱- مدیریت ایمنی راه

وظایف مدیریت سازمانی در ساختار برنامه جهانی دهه اقدام برای ایمنی راه در کن اول یعنی رکن مدیریت ایمنی راه قرار می‌گیرد. این بخش به تدوین برنامه عملیاتی توسعه نهادی سیستم مدیریت ایمنی راه‌های کشور می‌پردازد. ایده اصلی که در این بخش از مطالعه دنبال می‌شود بر نگرش بانک جهانی در چارچوب خط‌مشی‌های دفتر جهانی ایمنی راه (GRSF)^۱ و سازمان همکاری‌های اقتصادی و توسعه (OECD)^۲ استوار است که در آن ایمنی نیز به‌مانند سایر کالاها یا خدمات می‌بایست طی فرآیندی تولید شود. در این نگرش ایمنی کالایی است که طی فرآیندی تولید می‌شود و این فرآیند تولید به‌عنوان یک سیستم مدیریتی نگریسته شده که دارای سه سطح می‌باشد؛ وظایف مدیریت نهادی^۳ که اقدامات (مداخلات)^۴ را تولید کرده و این نیز به‌نوبه خود نتایج^۵ را تولید می‌کند. این وظایف شامل هماهنگی، قانون‌گذاری، تأمین و تخصیص منابع مالی، ترویج، پایش و اثرسنجی، تحقیق و توسعه و انتقال دانش می‌شود. در واقع این بخش از برنامه عملیاتی به‌عنوان یکی از ارکان ایمنی راه ساختار مدیریت ایمنی راه در سطح ملی را پشتیبانی می‌نماید. در جمع‌بندی مطالعات انجام‌شده در این مرحله، رهنمودهای عملیاتی برای هر یک از راهبردهای تعیین‌شده در «راهبرد ملی ایمنی راه‌های ایران» را می‌توان به شرح زیر تبیین کرد:

ایفای نقش مؤثر در عملکرد اجرایی مدیریت «نتیجه‌گرا»

- قدرت ارزیابی وضع موجود ایمنی و انتشار مستمر و دوره‌ای تحلیل‌های راهبردی سطح بالا
- تدوین و ارائه چشم‌انداز بلندمدت برای ایمنی راه‌های کشور
- تحلیل اهداف میان‌مدت، ضمن آنکه این اهداف کمی باید هماهنگ و موردقبول متقابل تمامی ذی‌نفعان و مشارکت‌کنندگان در ایمنی راه باشد
- ایجاد مکانیزم‌هایی برای اطمینان از پذیرش مسئولیت مشارکتی برای کسب نتایج موردنظر در میان تمامی ذی‌نفعان

ایفای نقش مؤثر در عملکرد مدیریتی «هماهنگ‌سازی»

- تهیه امکانات و تدوین مقررات لازم برای برنامه هماهنگ‌سازی افقی و عمودی در سطح دولت/حکومت مرکزی
- تهیه امکانات و تدوین مقررات لازم برای برنامه مشارکت‌های ویژه بین حکومت و بخش‌های غیر حکومتی (جامعه و نهادهای مدنی و بخش تجاری)
- ایجاد مکانیزم و برنامه ارتباط با مجلس و شوراها و نهادهای قانون‌گذاری در سطح ملی، منطقه‌ای و محلی

ایفای نقش مؤثر در عملکرد مدیریتی «قانون‌گذاری»

- تدوین برنامه و اخذ مجوزهای لازم برای بازبینی گستره و چارچوب قانونی موردنیاز
- تدوین پیش‌نویس قوانین موردنیاز برای استراتژی ایمنی راه
- پیگیری در جهت تجمیع و یکپارچه‌سازی قوانین
- ایجاد ضمانت برای در اختیار داشتن منابع قانونی لازم برای ایمنی راه

1. Global Road Safety Facility
 2. Organisation for Economic Co-operation and Development
 3. Institutional Management Function
 4. Interventions
 5. Results



ایفای نقش مؤثر در عملکرد مدیریتی «تأمین اعتبار و تخصیص منابع مالی»

- ایجاد ضمانت برای در اختیار داشتن منابع مالی پایدار
- تضمین و تأمین منابع مالی پایدار برای تحقیق و توسعه ایمنی راه
- به‌کارگیری روال‌های لازم برای هدایت منابع تخصیص‌یافته به سمت برنامه‌های ایمنی

ایفای نقش مؤثر در عملکرد مدیریتی «ترویج»

- ترویج اهداف یا چشم‌انداز بلندمدت ایمنی راه
- تلاش و ترویج در سطوح بالای حکومتی/دولتی
- ترویج و مداخله مؤثر و مسؤولیت‌پذیری مشترک در کلیه ذی‌نفعان
- راهبری و ترویج الگوی سیاست‌های ایمنی راه در سازمان‌های ذینفع
- توسعه و حمایت از برنامه‌های رتبه‌بندی ایمنی و انتشار نتایج مربوطه
- انجام تبلیغات، ترویج و راه‌اندازی کمپین‌های ملی
- ترغیب و تشویق امر ترویج در سطح محلی

ایفای نقش مؤثر در عملکرد مدیریتی «پایش و اثرسنجی»

- ایجاد و به‌روزرسانی پایگاه داده‌ها برای ثبت اطلاعات و پایش اهداف نهایی، نتایج میانی و خروجی‌های نهایی و همچنین استفاده از نتایج میانی سیستم پایش و ارزیابی جهت اصلاح سیاست‌ها و برنامه‌های در دست اجرا
- ایجاد شرایط بازبینی و ارزیابی شفاف استراتژی ایمنی راه و عملکرد آن
- ایجاد شرایط انجام هرگونه تغییر و تنظیم موردنیاز برای دستیابی به نتایج موردنظر

ایفای نقش مؤثر در عملکرد مدیریتی «تحقیق و توسعه»

- ایجاد ظرفیت کارشناسی لازم برای تحقیق و اجرای پروژه‌های کاربردی و نیز انتقال دانش چند رشته‌ای مربوط به ایمنی راه
- تدوین برنامه سالانه و استراتژی روشن برای تحقیق و توسعه ایمنی راه
- آموزش و تبادلات حرفه‌ای داخلی و خارجی
- تهیه دستورالعمل‌های لازم برای شناسایی و استفاده از بهترین عملکرد^۱
- تعریف و پیگیری اجرای پروژه‌های علمی-کاربردی

در نهایت، مجموعه برنامه‌های عملیاتی توسعه مدیریت ایمنی راه تحت مسؤولیت کمیسیون ایمنی راه‌های کشور به عنوان نهاد راهبر، در درجه اول شامل توسعه نقش و ساختار این کمیسیون می‌شود که بسته به فوریت موضوع در دو مجموعه فعالیت‌های کوتاه مدت و میان‌مدت طبقه‌بندی می‌شود. برنامه‌های کوتاه‌مدت با هدف تأمین نیازهای اولیه کمیسیون در راستای رفع محدودیت‌های فعلی و آغازی برای تقویت ظرفیت‌های مدیریتی در این نهاد تنظیم می‌شود که در مدتی کوتاه (حداکثر دوساله) قابل پیاده‌سازی است. برنامه‌های میان‌مدت کمیسیون ایمنی راه در طی حداکثر ۵ سال لازم به اجرا است و این شامل تغییری گسترده‌تر در ساختار و ترکیب این نهاد با هدف تأمین ظرفیت‌های لازم در چارچوب سیستم مدیریت ایمنی راه و ایفای کامل وظایف مدیریت سازمانی است.



۱-۱- دستگاه مسؤل: کمیسیون ایمنی راه‌های کشور

فعالیت ۱: توسعه نقش نهاد راهبر در راستای ایفای وظایف مدیریت سازمانی

▪ فعالیت‌های کوتاه‌مدت (۲ ساله)

- ۱-۱-۱- اخذ مصوبه تشکیل کمیسیون ایمنی راه‌ها از مجلس شورای اسلامی
- ۱-۱-۲- تقویت دبیرخانه کمیسیون ایمنی راه با امکانات مالی، فنی و علمی لازم و فوری از طریق:
 - اختصاص بودجه‌ای مشخص از محل بودجه‌های داخلی وزارت راه و شهرسازی به فعالیت‌های کمیسیون ایمنی راه‌های کشور
 - بهره‌گیری از افراد حقیقی و حقوقی متخصص در فرایندهای مدیریت ایمنی راه به ویژه مراکز و هسته‌های تحقیقاتی دانشگاهی معتبر در این زمینه
- ۱-۱-۳- تدوین برنامه مشارکت‌های بین سازمانی با همکاری کلیه بخش‌های دولتی، غیردولتی، مدنی و تجاری در چارچوب برنامه عملیاتی ایمنی راه
- ۱-۱-۴- ارائه راهکار و الگوی تنظیم برنامه‌های سالانه دستگاه‌های اجرایی و ادارات استانی و شهری در راستای ترویج اهداف ایمنی راه در سطح حوزه استحفاظی
- ۱-۱-۵- تدوین راهنمای پیش و اثرسنجی اقدامات ایمنی راه بر اساس مراجع معتبر و ابلاغ به دستگاه‌های اجرایی برای یکپارچه کردن رویه‌ها
- ۱-۱-۶- تعیین شاخص‌های عملکردی مربوط به برنامه‌های ایمنی راه در هر دستگاه اجرایی بر اساس گستره مکانی شامل شاخص‌های ملی، استانی، کریدوری و محوری و شهری به شرح زیر:
 - شاخص‌های خروجی مداخلات^۱ شامل کمی‌سازی عملکرد اقدامات مختلف ایمنی راه؛
 - شاخص‌های پیامدهای میانی^۲ شامل کلیه عوامل ریسک مندرج در گزارش‌های سازمان بهداشت جهانی به علاوه سایر شاخص‌های قابل‌تعریف در هر دستگاه؛
 - شاخص‌های پیامدهای نهایی^۳ شامل نرخ کشته‌ها، مجروحین و سوانح ترافیکی.
- ۱-۱-۷- پیش‌شاخص‌های عملکردی با اولویت بالا در کارگروه‌های ویژه کمیسیون ایمنی راه و تصویب لازم‌الاجرای آن در کمیسیون ایمنی راه
- ۱-۱-۸- تعیین سالانه عنوان پروژه‌هایی که ضروری است برای آن‌ها مطالعات اثرسنجی قبل و بعد انجام شود
- ۱-۱-۹- تعیین فعالیت‌های برتر در واحدهای موفق (استان‌ها، محورها، کریدورها، شهرها و یا مناطق شهری) که توانسته‌اند شاخص‌های کارایی و بهره‌وری را بهبود دهند
- ۱-۱-۱۰- ارائه گزارش‌های یک‌ساله از نتایج مطالعه شاخص‌های عملکردی و میزان موفقیت هر دستگاه اجرایی و هر استان
- ۱-۱-۱۱- استفاده از سازوکارهای موجود برای استفاده از منابع مالی بین‌المللی و بانک‌های توسعه‌ای و ایجاد سازوکارهای جدید



۱-۱-۱۲- ارایه پیشنهادهای اجرایی در خصوص سهم همکاری اقتصادی از طرف نهادهای غیردولتی مانند شرکت‌های بیمه، شرکت‌های تجاری و نهادهای بین‌المللی با تعیین اثربخشی اقدامات تحت پوشش در دستگاه‌های اجرایی.

۱-۱-۱۳- ارایه پیشنهادهای اجرایی در خصوص نحوه همکاری سازمان‌های مردم‌نهاد^۱.

۱-۱-۱۴- تدوین فرآیند اصولی تخصیص منابع ایمنی راه بر اساس مطالعات کشورهای موفق.

۱-۱-۱۵- انجام مطالعات سالانه برای تخصیص منابع ایمنی راه و انتخاب اقدامات برای دفاتر ستادی دستگاه‌های اجرایی.

۱-۱-۱۶- ارائه گزارش توجیه اقتصادی از سوی مدیران برای سهم بودجه‌های تخصیص‌یافته به ایمنی راه برای فعالیت‌های یک سال پیش رو در ۶ ماه قبل از شروع هر سال به‌طوری‌که شروع پیاده‌سازی برنامه‌ها از ابتدای هر سال انجام شود.

۱-۱-۱۷- ایجاد فرایند نظارت بر هزینه‌کرد بودجه‌های تخصیص‌یافته از طرف کمیسیون ایمنی راه‌ها به فعالیت‌های ایمنی مصوب در استان‌ها و شهرها توسط دفاتر ستادی دستگاه‌های اجرایی

۱-۱-۱۸- بررسی نیاز به اصلاح قوانین و مقررات موجود و تدوین پیش‌نویس مصوبات لازم برای اصلاح قوانین در راستای ارتقای ایمنی راه

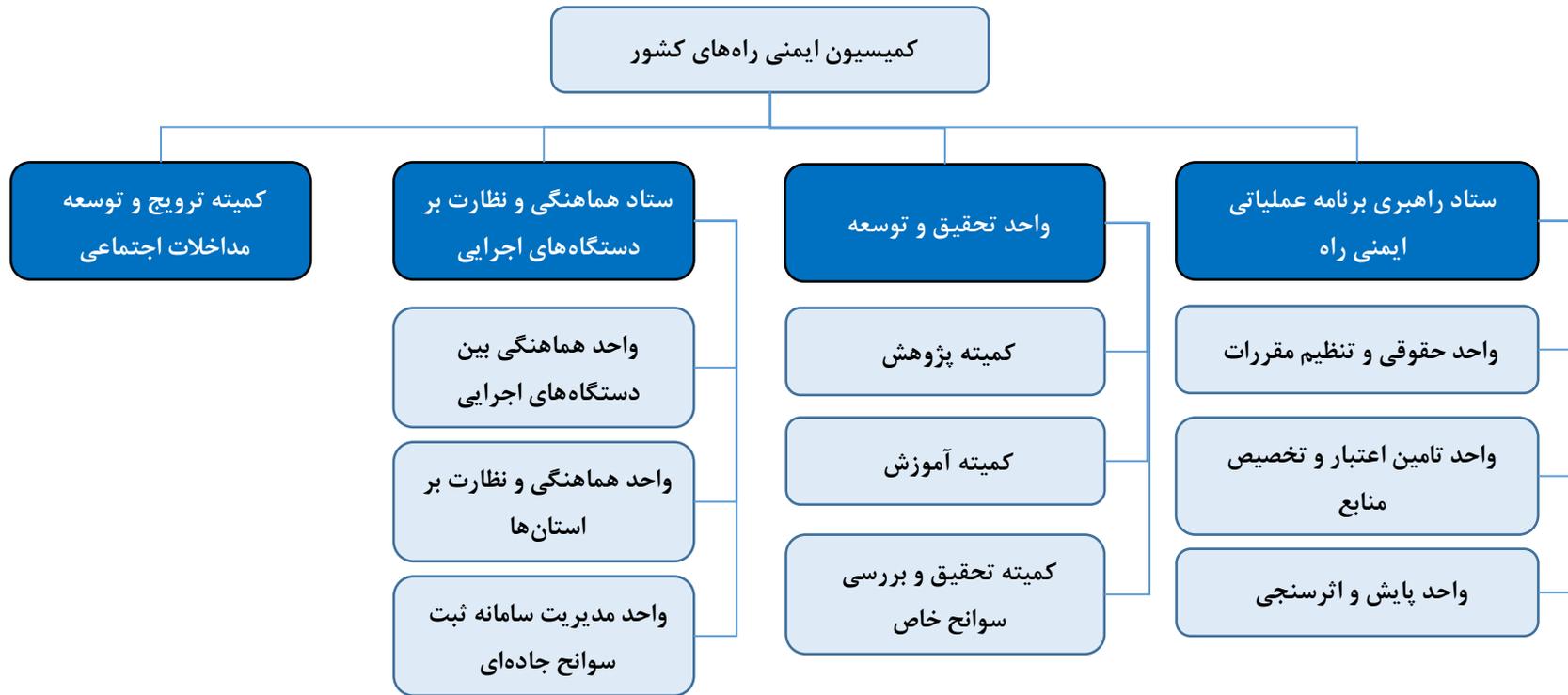
▪ فعالیت‌های میان‌مدت (۵ ساله)

۱-۱-۱۹- تغییر ساختار کمیسیون ایمنی راه با هدف توسعه اجرای وظایف مدیریت سازمانی و اخذ مصوبات لازم از مراجع قانونی به خصوص مجلس شورای اسلامی، شامل هماهنگی، تنظیم مقررات، تأمین و تخصیص اعتبار، ترویج، پایش و اثرسنجی، تحقیق و توسعه و انتقال دانش. ساختار نوین کمیسیون ایمنی راه که در شکل (۱) نشان داده شده است و متشکل از بخش‌های زیر خواهد بود:

الف- ستاد راهبری برنامه عملیاتی ایمنی راه: این ستاد با هدف نظارت و تضمین صحت پیشبرد برنامه عملیاتی ایمنی راه‌های کشور تعریف می‌شود. تلفیق فرآیند برنامه‌ریزی و اجرای برنامه با رویکردی با عنوان «آموختن از طریق انجام»^۲ مبتنی بر دستورالعمل‌های مدیریت ایمنی راه بانک جهانی توصیه شده است. همچنین ضرورت بازبینی و اصلاح برنامه‌ها بر اساس پایش شاخص‌های عملکردی همواره در طول دوره اجرای برنامه وجود خواهد داشت و عملاً تدوین برنامه و اجرای آن تفکیک‌ناپذیر است. از اینرو، به عنوان یکی از بخش‌های اساسی ساختار پیشنهادی برای نهاد راهبر توصیه می‌شود مجموعه‌ای با عنوان ستاد راهبری برنامه عملیاتی ایمنی راه تشکیل شود که در آن سه وظیفه اساسی پایش و اثرسنجی، تنظیم مقررات و تأمین و تخصیص اعتبار گنجانده می‌شود.

1. Non Governmental Organization (NGO)

2. Learning by Doing



شکل ۱. ساختار توسعه یافته نهاد راهبر با پوشش وظایف مدیریت سازمانی در چارچوب سیستم مدیریت ایمنی راه



با پوشش این سه وظیفه در یک ستاد مدیریت برنامه‌ها، نهاد راهبر قادر خواهد بود با اختیار قانونی و مالی لازم برای مدیریت و راهبری دستگاه‌های اجرایی تحت یک نظام یکپارچه برای تحقق برنامه‌ها و تضمین دستیابی به نتایج گام بردارد. بخش‌های زیرمجموعه و وظایف هر بخش به شرح زیر توصیه می‌شود:

الف-۱- واحد حقوقی و تنظیم مقررات:

- تنظیم دستورالعمل‌های اجرایی مرتبط با ایمنی راه
- جمع‌آوری و یکپارچه‌سازی قوانین
- تنظیم قوانین و لوائح مرتبط با وظایف دستگاه‌های اجرایی
- ایجاد اختیارات قانونی کمیسیون برای پایش عملکرد مرتبط با ردیف‌های بودجه ایمنی در کلیه دستگاه‌های عضو این کمیسیون
- پیش‌بینی تضمین قانونی لازم برای پیروی از نظام یکپارچه تخصیص اعتبار توسط ادارات استانی و شهرداری‌ها
- رایزنی با فراکسیون‌های پارلمانی و تنظیم برنامه همکاری دبیرخانه کمیسیون و مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی

الف-۲- واحد تأمین و تخصیص اعتبار:

- تهیه گزارش توجیهی و چشم‌انداز توسعه در سطحی فراتر از وزارت راه و شهرسازی با هدف ایجاد تعهد مالی و حقوقی در بین دستگاه‌های اجرایی اعم از دولتی و غیردولتی و مدنی و ایجاد منابع مالی پایدار برای فعالیت‌های ایمنی راه
- ارائه پیشنهادات در خصوص تعیین سهم بودجه اقدامات ایمنی راه در هر یک از دستگاه‌های اجرایی و همچنین شهرداری‌ها با تعریف شاخص‌های عملکردی برای هر سطح و به شرح زیر:
 - ✓ بودجه‌های جاری و عمرانی هر دستگاه اجرایی با تصویب آن دستگاه و پیشنهاد کمیسیون ایمنی راه‌های کشور توزیع شود؛
 - ✓ سایر بودجه‌های دولتی شامل ماده ۲۳ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، ماده ۳۴ قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا و بند «ب» ماده ۳۷ برنامه پنجم توسعه با تصویب و نظارت کمیسیون ایمنی راه‌های کشور توزیع شود.
- ایجاد صندوق ایمنی واحد با پوشش منابع مختلف مرتبط با ایمنی راه (جرائم رانندگی، بیمه و غیره)
- تبیین وظایف نظارتی سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور و نحوه همکاری با نهاد راهبر در خصوص نظام تخصیص اعتبارات موردنیاز در ایمنی راه
- جذب منابع بخش خصوصی و سازمان‌های مردم‌نهاد (NGO) با تعیین مشوق‌های مالی
- بهره‌گیری از منابع مالی بین‌المللی مانند بانک جهانی و بانک توسعه آسیایی
- تنظیم روال اصولی تخصیص منابع مبتنی بر تحلیل هزینه-فایده برنامه‌های ایمنی راه
- اولویت‌بندی طرح‌ها بر اساس میزان بهره‌وری فعالیت‌ها و تعیین بهترین عملکرد (Best practice) با همکاری واحد پایش و اثرسنجی



الف-۳- واحد پایش و اثرسنجی:

- تعیین اهداف ایمنی راه بر اساس مطالعه بهترین عملکردها و استفاده از اهداف تعیین‌شده جهانی و دهه اقدام برای ایمنی راه و تدوین و ارائه چشم‌انداز بلندمدت برای ایمنی راه‌های کشور
 - ارزیابی وضع موجود ایمنی و انتشار مستمر و دوره‌ای تحلیل‌های راهبردی
 - ایجاد پایگاه اطلاعات شاخص‌های عملکردی ایمنی راه بر اساس الگوی شناسنامه شاخص
 - تعیین روش‌های پایش بر اساس شاخص‌های ترکیبی با همکاری تمامی ذی‌نفعان اصلی و ارائه گزارش پایش و میزان دستیابی به اهداف
 - انطباق زمان‌بندی پایش دستگاه‌های اجرایی در چارچوب زمانی کمیسیون ایمنی راه
 - پایش مستمر (سه‌ماهه و سالانه) شاخص‌های اقدام، شاخص‌های پیامد میانی و شاخص‌های پیامد نهایی مربوط به دستگاه‌های اجرایی به منظور ارزیابی سیاست‌ها و استفاده از بازخوردها برای انجام اصلاحات لازم
 - اجرای فرآیند پایش عملکرد دستگاه‌های اجرایی در دوره‌های سه‌ساله (میان برنامه) و پنج‌ساله (پایان برنامه) با استفاده از شاخص‌های ترکیبی^۱ (به‌ویژه با رویکرد تحلیل پوششی داده‌ها) که گویای ترکیب کمی و کیفی عوامل نهاده (مانند شاخص‌های خروجی اقدامات) و ستانده (مانند پیامدهای نهایی) باشد و به بهترین شکل کمیته‌ای مرتبط با کارایی و بهره‌وری را بیان کند.
 - اولویت‌بندی برنامه‌های ایمنی راه بر اساس تحلیل بهره‌وری فعالیت‌ها و تعیین بهترین عملکرد (Best practice) و انتشار نتایج مربوطه
 - تعیین میزان انحراف از دستیابی به اهداف کمی ایمنی راه در هر واحد (استان‌ها، محورها، کریدورها، شهرها و یا مناطق شهری) و ارائه راهکارهای موردنیاز به‌منظور کاهش این انحراف
 - ابلاغ رسمی نتایج پایش انجام شده توسط نهاد راهبر به دستگاه‌های اجرایی و اعلام میزان انحراف شاخص‌های هر یک از اقدامات نسبت به اهداف برنامه راهبردی
 - انعقاد تفاهم‌نامه همکاری با حوزه‌های دانشگاهی موجود در خصوص انجام مطالعات پایش و اثرسنجی و توسعه امکانات لازم از طریق دبیرخانه مستقل کمیسیون
 - استفاده از مشاوران بین‌المللی در توسعه فرآیند پایش و اثرسنجی
 - اثرسنجی برنامه‌های ایمنی راه با رویکرد مطالعات قبل و بعد و مطالعات مقطعی
 - تکمیل راهنماهای موجود به اطلاعات اثربخشی اقدامات ایمن‌سازی مطرح‌شده در آن‌ها مانند ضرایب بهبود تصادف^۲ یا نسبت منفعت به هزینه
 - ارائه سند ارزیابی پروژه^۳ با بهره‌گیری از تجربیات جهانی برای بیان کمی اثربخشی اقدامات انتخاب‌شده از طرف دفاتر ستادی دستگاه‌های اجرایی
- ب- **واحد تحقیق و توسعه:** این واحد با هدف نظارت بر فعالیت‌های پژوهشی و آموزشی در دستگاه‌های اجرایی و انتقال دانش به دست آمده از تجربیات و برنامه‌های اجرایی است:

1. Composite Indicators
 2. Crash Modification Factor (CMF)
 3. Project Appraisal Document



ب-۱- کمیته پژوهش:

- تدوین و بازنگری برنامه‌های راهبردی و عملیاتی ایمنی راه‌های کشور
- تدوین برنامه سالانه و راهبرد روشن برای تحقیق و توسعه ایمنی راه
- تعیین اولویت‌های پژوهشی مورد نیاز دستگاه‌ها با تأمین اعتبار از صندوق ایمنی راه
- تدوین راهکارهای تأمین منابع مالی پایدار برای تحقیق و توسعه ایمنی راه در دستگاه‌های اجرایی
- تعریف منابع مالی در کمیسیون ایمنی راه با مشارکت بخش‌های غیردولتی
- ایجاد ظرفیت کارشناسی لازم برای تحقیق و اجرای پروژه‌های کاربردی و نیز انتقال دانش چندرشته‌ای مربوط به ایمنی راه
- انجام پروژه مطالعاتی برای برآورد شاخص‌های اثربخشی اقدامات مختلف ایمنی راه مانند ضرایب کاهش تصادف یا نسبت منفعت به هزینه بر اساس مطالعات انجام‌شده در کشور در خصوص مدل‌های پیش‌بینی تصادف و روش‌های تخصیص منابع ایمنی راه
- انجام مطالعات برآورد هزینه سوانح ترافیکی برای استفاده در فرآیند ارزیابی اقتصادی اقدامات ایمنی راه
- ایجاد ظرفیت مطالعات پایش و اثرسنجی برای تحلیل عملکرد هم‌زمان دستگاه‌های اجرایی در چارچوب زمانی مصوب
- مطالعه برای شناسایی و استفاده از بهترین عملکردها (Best Practices) با همکاری واحد پایش و اثرسنجی

ب-۲- کمیته آموزش:

- نظارت بر برنامه‌های انتقال دانش مشروح در برنامه عملیاتی ایمنی راه
- تعیین اولویت‌های آموزشی مورد نیاز دستگاه‌ها با تأمین اعتبار از صندوق ایمنی راه
- آموزش و تبادلات حرفه‌ای داخلی و خارجی با تأمین منابع مالی و رفع محدودیت‌های مربوط به روابط بین‌المللی
- انسجام همایش‌ها و تعیین اهداف و سیاست‌های برگزاری آن‌ها
- بازنگری فرآیندهای آموزش حرفه‌ای کارکنان، متخصصان و مدیران دستگاه‌های اجرایی با استفاده از فرصت‌های موجود در حوزه‌های دانشگاهی و فنی - حرفه‌ای موجود و توسعه امکانات لازم

ب-۳- کمیته تحقیق و بررسی سوانح خاص:

- انجام تحقیق و بررسی عمقی (In-depth Crash Investigation) در مورد سوانح جاده‌ای خاص و انتشار گزارش متضمن ارائه راهکارهای اصولی به منظور جلوگیری از بروز سوانح مجدد

پ- **ستاد هماهنگی و نظارت بر دستگاه‌های اجرایی:** این مجموعه با هدف ایجاد هماهنگی فعالیت‌های بین سازمانی (هماهنگی افقی) و هماهنگی بین ستادهای مرکزی کشور با واحدهای استانی (هماهنگی عمودی) در نظر گرفته می‌شود:

پ-۱- واحد هماهنگی بین دستگاه‌های اجرایی:



- استفاده از اختیارات قانونی و فراسازمانی برای اجرای برنامه‌های ایمنی فرابخشی با همکاری واحد حقوقی و تنظیم مقررات
 - برنامه‌ریزی در زمینه توزیع منابع مالی بر اساس نیاز دستگاه‌های اجرایی با همکاری واحد تأمین و تخصیص اعتبار
 - بررسی و رفع محدودیت‌ها و مشکلات اجرایی در تعامل بین دستگاه‌های اجرایی
- پ-۲- واحد هماهنگی و نظارت بر استان‌ها:
- هماهنگی با دفاتر ستادی برای اجرای صحیح برنامه‌های کمی و کیفی ابلاغ‌شده به ادارات استانی بر اساس نتایج تخصیص منابع
 - ارزیابی عملکرد استان‌ها بر اساس اهداف کمی با همکاری واحد پایش و اثرسنجی
 - ارائه پیشنهاد در خصوص توزیع منابع مالی بر اساس نیاز استان‌ها با همکاری واحد تأمین و تخصیص اعتبار
 - بررسی و رفع محدودیت‌ها و مشکلات اجرایی در فعالیت‌های ایمنی راه استان‌ها
- پ-۳- واحد مدیریت سامانه ثبت سوانح ترافیکی:
- توسعه سامانه اطلاعات سوانح و حوادث حمل‌ونقل کشور در بخش سوانح ترافیکی با تهیه دیگرام‌های جریان داده‌ای، تهیه و تصویب ساختار پایگاه داده، تهیه و تصویب ساختار رابط کاربری و مشخص کردن وظایف هر سازمان در تکمیل اطلاعات تصادفات
 - تعیین چارچوب سازمانی و فراسازمانی در راستای توسعه سامانه اطلاعات سوانح
 - مشخص کردن الزامات حقوقی و قانونی در راستای توسعه سامانه اطلاعات سوانح با همکاری واحد حقوقی و تنظیم مقررات
 - اشتراک سامانه اطلاعات سوانح ترافیکی بین دستگاه‌های اجرایی دخیل
 - تعیین سطوح دسترسی به سامانه با نگاه توسعه فعالیت‌های پژوهشی و برنامه‌ریزی ایمنی راه
- ت- کمیته ترویج و توسعه مداخلات اجتماعی: این مجموعه با هدف ترویج و توسعه تعهدپذیری و مشارکت دستگاه‌های اجرایی و همچنین بهبود رفتار کاربران راه تشکیل می‌شود:
- ترویج اهداف و چشم‌انداز بلندمدت ایمنی راه
 - ترویج فعالیت‌های ایمنی راه در سطوح بالای حکومتی و دولتی و مداخله مؤثر و مسؤولیت‌پذیری مشترک در کلیه ذینفعان
 - تعیین نقش، افق فعالیت‌ها و گستره نفوذ سازمان‌های مردم‌نهاد (NGO) داخلی و همکاری با این نهادها و سازمان‌های بین‌المللی مانند WHO و GRSP
 - نظارت بر فعالیت‌های اطلاع‌رسانی و تبلیغاتی دستگاه‌های اجرایی مختلف با هدف هماهنگی و پشتیبانی فعالیت‌های اعمال قانون توسط پلیس راهور ناجا
 - تعیین اولویت نیازهای آموزش همگانی ایمنی راه در مراکز آموزشی استان‌ها
 - تعیین اعتبارات مالی مورد نیاز در توسعه مداخلات اجتماعی با همکاری واحد تأمین و تخصیص اعتبار

**فعالیت ۲: ایجاد نظام و ساختار رسیدگی دقیق به سوانح ترافیکی^۱**

۱-۱-۲۰- راه‌اندازی نظام رسیدگی دقیق به سوانح ترافیکی خاص در قالب کمیته‌ای مستقل در ذیل کمیسیون ایمنی راه بدون دخالت در امور قضایی و کارشناسی تصادف.

۱-۱-۲۱- تدوین دستورالعمل رسیدگی دقیق به سوانح ترافیکی خاص با تصویب کمیسیون ایمنی راه مشتمل بر نحوه تشخیص و اعلام نیاز به رسیدگی دقیق، موضوع‌های لازم به بررسی دقیق از منظر فنی و مهندسی (نه قضایی)، ترکیب کمیته مستقل رسیدگی و نحوه تنظیم و ارائه گزارش نهایی تشخیص مشکلات و ارائه راهکارهای اجرایی به منظور جلوگیری از سوانح مشابه.

فعالیت ۳: توسعه سیستم‌های ثبت سوانح ترافیکی و داده‌های ایمنی راه

- ۱-۱-۲۲- راه‌اندازی نظام ثبت اطلاعات سوانح ترافیکی و داده‌های ایمنی راه با مدنظر قرار دادن فعالیت‌های زیر:
- جداسازی داده‌های قضایی از داده‌های فنی و مهندسی: در سامانه جامع ثبت سوانح ترافیکی و داده‌های ایمنی، ابتدا داده‌ها مستقل از فرآیندهای در نظر گرفته شده برای بهره‌برداری ثبت می‌گردد. لازم به توضیح است که داده‌هایی که صرفاً قضایی است و دربرگیرنده نظر کارشناسان پلیس است (مانند داده مقصر تصادف، داده علت تامه تصادف) در پایگاه داده سوانح ترافیکی به عنوان داده تصادف ثبت نمی‌گردد.
 - فراهم آوردن امکان دسترسی به پایگاه داده‌های ایمنی راه در سطوح مختلف اجرایی و تحقیقاتی: در نرم‌افزار مربوط به پایگاه داده تصادفات سطوح مختلف دسترسی برای مدیران، کارشناسان و محققان در نظر گرفته خواهد شد. سطوح دسترسی بر اساس نوع دسترسی (داده‌های ورودی، داده‌های خروجی) و سطح پردازش داده‌ها (داده‌های خام یا داده‌های ترکیبی) متفاوت خواهد بود.
 - طراحی سازوکار صحت‌سنجی داده‌های گردآوری شده: استانداردسازی ورود اطلاعات و ارتقای کیفیت اطلاعات سوانح به شرح بند (۱-۱-۳۰) و (۱-۱-۳۱)
- ۱-۱-۲۳- طراحی نرم‌افزار جامع و یکپارچه اطلاعات شامل:
- تهیه دیاگرام‌های جریان داده‌ای
 - اصلاح، تأیید و تصویب لیست داده‌ها توسط نمایندگان سازمان‌های ذی‌ربط
 - تهیه و تصویب ساختار پایگاه داده
 - تهیه و تصویب ساختار رابط کاربری
 - مشخص کردن وظایف هر سازمان در تکمیل اطلاعات سوانح
- ۱-۱-۲۴- پیاده‌سازی سامانه اطلاعات سوانح و داده‌های ایمنی راه شامل پیاده‌سازی آزمایشی و پیاده‌سازی نهایی
- ۱-۱-۲۵- تکمیل و توسعه زیرساخت‌های سازمانی مربوط به نهاد راهبر و سازمان‌های مسؤول در تکمیل داده‌ها
- ۱-۱-۲۶- تکمیل و توسعه زیرساخت‌های قانونی و حقوقی شامل مشخص کردن الزامات حقوقی و قانونی در راستای اجرای نظام جامع اطلاعات ایمنی راه
- ۱-۱-۲۷- تکمیل و توسعه زیرساخت‌های تجهیزاتی شامل نرم‌افزارهای موردنیاز، سخت‌افزار و شبکه ارتباطی



- ۱-۱-۲۸- تکمیل و توسعه زیرساخت‌های منابع انسانی مربوط به ورود اطلاعات، فناوری اطلاعات، پردازش اطلاعات و حوزه‌های تخصصی سوانح
- ۱-۱-۲۹- تکمیل و توسعه زیرساخت‌های مالی شامل برآورد اولیه سطح برنامه‌ریزی برای بودجه موردنیاز برای اجرای سامانه و تعیین روش‌های تأمین مالی در جهت اجرای سامانه
- ۱-۱-۳۰- استانداردسازی ورود اطلاعات
- تدوین دستورالعمل ورود اطلاعات ایمنی راه
 - برنامه آموزش پرسنل برای ورود صحیح اطلاعات
- ۱-۱-۳۱- ارتقای کیفیت اطلاعات ایمنی راه

فعالیت ۴: اجرای نظام غربال‌گری شبکه راه‌ها^۱ بر اساس داده‌های سوانح ترافیکی

- ۱-۱-۳۲- ارائه مبانی نظری موجود در زمینه اولویت‌بندی ایمن‌سازی شبکه راه‌ها (غربال‌گری شبکه) شامل نقاط، قطعات و کریدورهای پرتصادف
- ۱-۱-۳۳- اجرای نظام اولویت‌بندی بر اساس روش‌های اصولی غربال‌گری مبتنی بر داده‌های سوانح
- ۱-۱-۳۴- انتشار نتایج غربال‌گری شبکه راه‌های کشور در دوره‌های زمانی یک ساله و ابلاغ به دستگاه‌های اجرایی ذی‌ربط

فعالیت ۵: فعالیت‌های مرتبط با ساماندهی نظام بیمه

- ۱-۱-۳۵- ایجاد بانک اطلاعاتی یکپارچه بیمه با درنظر گرفتن جزئیات تصادف (خودرو و راننده) تحت نظر بیمه مرکزی و ارائه دسترسی کامل به نهاد راهبر

راه‌های ایمن

بخش

دوم



۲- راه‌های ایمن

۱-۲- دستگاه مسؤل: وزارت راه و شهرسازی

فعالیت ۱: توسعه و بهبود نظام بازدید ایمنی راه‌های موجود

- ۱-۱-۲- بازنگری و تدوین سیاست اجرای نظام بازدید ایمنی راه در شبکه راه‌های کشور
- ۱-۲-۲- توسعه بکارگیری بازدید ایمنی در شبکه با اولویت نواحی و محورهای پرتردد
- ۱-۲-۳- توسعه سامانه ثبت و تحلیل و پیگیری گزارش‌های بازدید ایمنی دوره‌ای شبکه راه‌ها

فعالیت ۲: توسعه نظام درجه بندی ایمنی راه

- ۱-۲-۴- انجام مطالعات تطبیقی در خصوص تجربه کشورهای موفق در اجرای نظام درجه بندی ایمنی راه
- ۱-۲-۵- تدوین چارچوب درجه بندی ایمنی راه‌ها مبتنی بر نظام ارزیابی ریسک
- ۱-۲-۶- انتخاب محورهای پرتردد که اجرای درجه بندی ایمنی راه در آن‌ها ضروری است
- ۱-۲-۷- توسعه اجرا و بکارگیری نظام درجه بندی ایمنی در شبکه راه‌ها با ترویج و آموزش مبانی و دستورالعمل مربوطه

فعالیت ۳: توسعه فرآیند اصلاح نقاط پرتردد در شبکه راه‌های موجود

- ۱-۲-۸- تقسیم بندی شبکه راه‌ها و تعیین جوامع مرجع
- ۱-۲-۹- تعیین معیارهای شناسایی و اولویت بندی نقاط پرتردد به تفکیک جوامع مرجع
- ۱-۲-۱۰- توسعه نظام مستندسازی نقاط پرتردد قبل و بعد از اجرای اقدامات ایمن سازی
- ۱-۲-۱۱- ارتقای دستورالعمل اجرای بازدید ایمنی در محل وقوع سوانح با هدف شناسایی علل سوانح
- ۱-۲-۱۲- توسعه ضرایب بهبود تردد برای انواع اقدامات ایمن سازی
- ۱-۲-۱۳- تدوین راهنمای فنی برای انتخاب راهکارهای ایمن سازی بر اساس میزان اثربخشی اقدامات

فعالیت ۴: بهبود فرآیندهای مدیریت سرعت

- ۱-۲-۱۴- تدوین دستورالعمل تدقیق محدودیت‌های منطقه‌ای سرعت در شبکه راه‌ها
- ۱-۲-۱۵- اجرای فعالیت‌های تدقیق محدودیت‌های منطقه‌ای سرعت در شبکه راه‌ها با اولویت کریدورهای پرخطر که ترجیحاً بر اساس غربالگری شبکه (مبتهی بر داده‌های تردد) و یا درجه بندی ایمنی راه (غیرمبتهی بر داده‌های تردد) شناسایی شده‌اند و اصلاح و تکمیل علائم ذی ربط



فعالیت ۵: ارتقای ایمنی حاشیه راه‌ها

- ۱۶-۱-۲- ارتقای ایمنی حاشیه راه‌ها بر اساس آیین‌نامه ایمنی راه‌ها و الزام به تامین ضوابط حاشیه راه‌های ایمن در پروژه‌های راهسازی
- ۱۷-۱-۲- ارتقای ایمنی حاشیه راه‌های موجود با اولویت نواحی و محورهای پرتصادف
- ۱۸-۱-۲- بکارگیری تجهیزات ایمنی کناره راه تولید داخل بر اساس استانداردهای معتبر
- ۱۹-۱-۲- اعطای اختیار قانونی به عوامل راهداری به عنوان ضابطین خاص حفاظت از حریم راه‌ها به منظور بازدید موثر و صیانت از حریم راه‌ها
- ۲۰-۱-۲- اجرای استراحتگاه‌های بین‌راهی کم هزینه با جانمایی ایمن و طرح هندسی مناسب در راه‌های با نرخ واژگونی بالا

فعالیت ۶: ارتقای ایمنی عابران پیاده و توسعه زیرساخت‌های مربوط به تردد ساکنان حاشیه راه‌ها

- ۲۱-۱-۲- حفظ یا ایمن‌سازی دسترسی‌های عابر پیاده در طول عملیات ساخت‌وساز در مجاورت راه‌ها و معابر
- ۲۲-۱-۲- تهیه دستورالعمل تعیین نوع مناسب گذرگاه عابر پیاده
- ۲۳-۱-۲- ایجاد گذرگاه‌های مناسب برای عابران پیاده با آشکارسازی محل‌های عبور عابرین پیاده در مناطق پرتصادف عابرین پیاده
- ۲۴-۱-۲- اجرای اقدامات آرام‌سازی ترافیک بر اساس نتایج تدقیق محدودیت سرعت به عنوان فعالیت‌های اصلی مدیریت سرعت در ارتقای ایمنی عابرین پیاده
- ۲۵-۱-۲- ساخت دسترسی محلی و راه‌های جانبی (کندرو) در نواحی پرتصادف مرتبط با عابرین و دارای مشکل تردد دسترسی‌ها
- ۲۶-۱-۲- ارتقای وضعیت روشنایی در تبادله‌ها و تقاطع‌های اولویت‌دار واقع در محدوده‌های مسکونی حاشیه راه

فعالیت ۷: توسعه نظام بازرسی ایمنی راه‌های جدید و در دست مطالعه

- ۲۷-۱-۲- بازنگری سیاست اجرای نظام بازرسی ایمنی راه‌های کشور در مراحل مختلف پروژه‌های راهسازی
- ۲۸-۱-۲- بازنگری و به‌روزرسانی دستورالعمل بازرسی ایمنی راه‌های کشور
- ۲۹-۱-۲- الزام نظام بازرسی ایمنی راه در نظام امور فنی و اجرایی کشور
- ۳۰-۱-۲- ایجاد سامانه ثبت و پیگیری گزارش‌های بازرسی ایمنی راه در حوزه پروژه‌های راهسازی

فعالیت ۸: ارتقای ایمنی در عملیات ساخت و نگهداری راه‌ها

- ۳۱-۱-۲- بازنگری آیین‌نامه ایمنی در عملیات اجرایی در راه‌ها
- ۳۲-۱-۲- الزامی نمودن ارائه طرح ایمنی برای پروژه‌های عملیات اجرایی در راه‌ها توسط مهندسين ذیصلاح ترافیک متناسب با نوع راه و نوع عملیات و کنترل رعایت آن در مراحل قبل و حین اجرای پروژه‌ها



۱-۲-۳۳- بررسی و تأیید طرح‌های هدایت ترافیک توسط مهندسين ذیصلاح ترافیک و کنترل اجرای آن قبل از شروع پروژه ها

۲-۲- دستگاہ مسؤل: وزارت کشور

فعالیت ۱: ارتقای ایمنی عابران پیاده

- ۱-۲-۲- اجرای اقدامات آرام‌سازی ترافیک به عنوان بخشی از فعالیتهای مدیریت سرعت با توجه به درجه و طبقه‌بندی وظیفه‌های راه^۱ شامل تعیین حوزه نفوذ تردد عابر پیاده، تعیین الگوی تصادفات، تعیین مشکلات هندسی و محیطی منجر به بروز تصادفات و ارائه راهکارهای مربوطه
- ۲-۲-۲- جداسازی تردد عابر پیاده از سایر وسایل نقلیه در محل‌های فاقد تفکیک مناسب
- ۳-۲-۲- حفظ دسترسی‌های عابر پیاده در طول عملیات ساخت‌وساز در مجاورت راه‌ها و معابر و یا حاشیه پیاده‌روها
- ۴-۲-۲- ایجاد گذرگاه‌های ایمن مناسب و استاندارد برای عابران پیاده با آشکارسازی محل‌های عبور عابرین پیاده
- ۵-۲-۲- تهیه و توسعه استانداردهای محصور نمودن و ایمن‌سازی مسیرهای پیاده‌روی در اطراف عملیات ساخت
- ۶-۲-۲- متناسب نمودن مسیرهای عابر پیاده با حجم عبور عابر و کاربری‌های مجاور
- ۷-۲-۲- توسعه سامانه و روش مناسب برای اطلاع‌رسانی در خصوص موانع و مشکلات مسیرهای عابر پیاده توسط عابرین
- ۸-۲-۲- رعایت پیوستگی و بهبود اتصال مسیرهای عابر پیاده به سیستم حمل‌ونقل عمومی؛ توقفگاه‌ها، ایستگاه‌ها و پایانه‌ها
- ۹-۲-۲- مناسب‌سازی مسیرهای عابرین پیاده برای همه اقشار به‌ویژه افراد معلول و نابینا
- ۱۰-۲-۲- حذف گردش به راست در تقاطع‌های با زاویه اتصال کم
- ۱۱-۲-۲- توسعه تسهیلات عابر پیاده و آشکارسازی مسیرهای تردد عابرین در محدوده پارکینگ‌ها
- ۱۲-۲-۲- تدوین دستورالعمل استفاده از گذرگاه‌های برجسته پشت تخت در تقاطع‌های شهری با حجم تردد قابل‌ملاحظه عابرین

فعالیت ۲: بهبود فرآیندهای مدیریت سرعت

- ۱۳-۲-۲- تدوین دستورالعمل تدقیق محدودیت‌های منطقه‌ای سرعت در شبکه بزرگراهی و شریانی درون‌شهری
- ۱۴-۲-۲- اجرای فعالیتهای تدقیق محدودیت‌های منطقه‌ای سرعت در شبکه بزرگراهی و شریانی درون‌شهری با اولویت معابر پرخطر که ترجیحاً بر اساس غربال‌گری شبکه (مبتنی بر داده‌های تصادف) و یا درجه‌بندی ایمنی راه (غیرمبتنی بر داده‌های تصادف) شناسایی شده‌اند
- ۱۵-۲-۲- طبقه‌بندی معابر درون‌شهری بر اساس محدودیت سرعت و انتشار و اطلاع‌رسانی عمومی آن
- ۱۶-۲-۲- تدوین دستورالعمل آرام‌سازی ترافیک در معابر محلی و دارای نقش دسترسی
- ۱۷-۲-۲- اجرای آرام‌سازی ترافیک در معابر محلی و دارای نقش دسترسی



- ۱۸-۲-۲- ساخت میداین در مبادی ورودی با هدف کنترل و کاهش سرعت بر اساس آیین‌نامه طرح هندسی راه و پس از انجام مطالعات امکان‌سنجی
- ۱۹-۲-۲- نصب سیستم روشنایی در مبادی ورودی به‌ویژه تقاطع‌ها و میداین پس از انجام مطالعات امکان‌سنجی

فعالیت ۳: ارتقای ایمنی حاشیه راه

- ۲۰-۲-۲- ارتقای ایمنی حاشیه معابر بزرگراهی و شریانی بر اساس دستورالعمل‌های رسمی با تأکید بر موارد زیر:
- ایمن‌سازی کانال‌های هدایت آب‌های سطحی در اطراف معابر درون‌شهری
 - شکننده نمودن پایه تابلوها و تیرهای چراغ حاشیه راه
 - نصب قیود ایمنی (حفاظ ایمنی، ضربه‌گیر، تله فرار) برای کاهش خسارات ناشی از وسایل نقلیه منحرف‌شده از سواره‌رو در مواجهه با موانع غیرقابل حذف و جابجایی در محیط عامل راه
 - آشکارسازی موانع خطرآفرین غیرقابل جابجایی و محافظت در حاشیه معابر درون‌شهری
 - بهبود و ایمن‌سازی حفاظ‌های ایمنی در برابر برخورد موتورسیکلت‌سواران در پیچ‌ها و محل پل‌ها
- ۲۱-۲-۲- توسعه استانداردهای تجهیزات ایمنی کناره راه تولید داخل بر اساس استانداردهای معتبر

فعالیت ۴: بهبود فرآیند اصلاح نقاط پرتصادف در شبکه معابر درون‌شهری

- ۲۲-۲-۲- تقسیم‌بندی شبکه معابر درون‌شهری و تعیین جوامع مرجع
- ۲۳-۲-۲- تعیین معیارهای شناسایی و اولویت‌بندی نقاط پرتصادف به تفکیک جوامع مرجع
- ۲۴-۲-۲- توسعه نظام مستندسازی نقاط پرتصادف قبل و بعد از اجرای اقدامات ایمن‌سازی
- ۲۵-۲-۲- توسعه ضرایب بهبود تصادف برای انواع اقدامات ایمن‌سازی در معابر درون‌شهری
- ۲۶-۲-۲- تدوین راهنمای فنی برای انتخاب راهکارهای ایمن‌سازی معابر درون‌شهری بر اساس میزان اثربخشی اقدامات

فعالیت ۵: بهبود مدیریت دسترسی

- ۲۷-۲-۲- تدوین دستورالعمل مرتبط با مدیریت دسترسی در معابر شهری
- ۲۸-۲-۲- کنترل و اصلاح پارامترهای هندسی دسترسی‌های موجود با تأکید بر زاویه برخورد، فاصله دید، شیب‌های طولی و عرضی و خطوط کمکی.
- ۲۹-۲-۲- مکان‌یابی ایجاد بازشوهای اضطراری در میانه آزادراه‌ها و بزرگراه‌ها برای امداد رسانی.

فعالیت ۶: ارتقای ایمنی در عملیات ساخت و نگهداری راه‌ها

- ۳۰-۲-۲- تدوین و اجرای آیین‌نامه ایمنی در عملیات اجرایی در معابر درون‌شهری



۳۱-۲-۲- الزامی نمودن ارائه طرح‌های هدایت ترافیک در کارگاه‌های عملیات اجرایی بزرگ توسط پیمانکاران قبل از شروع به کار.

۳۲-۲-۲- بررسی و تأیید طرح‌های هدایت ترافیک توسط مهندسین ذیصلاح ترافیک و کنترل اجرای آن قبل از شروع پروژه.

۳۳-۲-۲- الزامی نمودن ارائه و اجرای پلان ایمنی برای تمامی پروژه‌های عملیات اجرایی در راه‌ها و کنترل رعایت آن در مراحل قبل، حین و بعد از اجرای پروژه‌ها با پیش‌بینی اجرای مؤثر.

فعالیت ۷: توسعه و بهبود نظام بازدید و بازرسی ایمنی معابر درون‌شهری

۳۴-۲-۲- تدوین سیاست اجرای نظام بازدید ایمنی راه در شبکه معابر درون‌شهری

۳۵-۲-۲- تدوین دستورالعمل اجرای بازدید ایمنی در محل وقوع سوانح با هدف شناسایی علل سوانح

۳۶-۲-۲- توسعه بکارگیری بازدید ایمنی در محل وقوع سوانح درون‌شهری

۳۷-۲-۲- توسعه سامانه ثبت و تحلیل و پیگیری گزارش‌های بازدید ایمنی دوره‌ای شبکه معابر درون‌شهری

۳۸-۲-۲- بازنگری سیاست اجرای نظام بازرسی ایمنی معابر درون‌شهری

۳۹-۲-۲- بازنگری و به‌روزرسانی دستورالعمل بازرسی ایمنی معابر درون‌شهری

۴۰-۲-۲- تبیین نظام بازرسی ایمنی معابر درون‌شهری در نظام امور فنی و اجرایی کشور

۴۱-۲-۲- توسعه سامانه ثبت و پیگیری گزارش‌های بازرسی ایمنی معابر درون‌شهری

کاربران ایمن

بخش

سوم



۳- کاربران ایمن

▪ تبلیغات و پوشش‌های اطلاع‌رسانی

۳-۱- تبلیغات و پوشش‌های اطلاع‌رسانی؛ دستگاه مسؤؤل: کمیسیون ایمنی راه‌های کشور

فعالیت ۱: برنامه‌های کلان

- ۳-۱-۱- برجسته‌سازی نگرش فرهنگی در نهادهای بالادستی به‌عنوان نهاد راهبر از طریق:
 - ایجاد تسهیلات قانونی برای پشتیبانی و حمایت از ایجاد کمپین‌های حوزه ایمنی
 - برگزاری نشست‌های تخصصی میان کارشناسان فرهنگی و اجتماعی و کارشناسان فنی در حوزه ایمنی راه‌ها
 - تهیه پیوست فرهنگی مربوط به سیاست‌گذاری و اعمال قانون در پروژه‌های حوزه ایمنی راه‌ها
 - اختصاص سهم به پوشش‌های ایمنی از بودجه فرهنگی
- ۳-۱-۲- استانداردسازی پوشش‌ها و برنامه‌های مداخله اجتماعی محلی، منطقه‌ای و ملی از طریق:
 - تدوین الزامات طراحی برنامه‌ها و پوشش‌های ملی و هدایت آن‌ها به‌سوی برگزاری منطقه‌ای و محلی با هدف بومی‌سازی ایمنی بر اساس پارامترهای اجتماعی
 - الزام به هدف‌گذاری بر اساس یافته‌های موثق محلی و منطقه‌ای و ملی (نتیجه افکارسنجی‌های ملی، آمار تصادف‌ها و کشته‌ها و یا مطالعات اکتشافی، برآمده از گفت‌وگو با جوامع محلی)
 - الزام به پرهیز از موازی‌کاری و یکپارچه کردن برنامه‌ها و پوشش‌های هم‌زمان و هم‌موضوع
 - مستندسازی برنامه‌های و پوشش‌های پیشین، فعلی و پیش‌رو در سامانه‌ای یکپارچه باهدف انباشت تجربه ایجادشده درون سیستمی و کمک به طراحی کمپین‌های پیش‌رو.
- ۳-۱-۳- حساس‌سازی بدنه جامعه نسبت به مساله ایمنی راه‌ها از طریق طراحی پوشش‌های اطلاع‌رسانی و آگاهی‌بخشی ملی:
 - تولید محتوای مرتبط با این حوزه توسط صداوسیما، نهادهای جامعه مدنی، رسانه‌های مکتوب و آنلاین و سایر نهادهای ذی‌نفع (بیمه‌ها و بانک‌ها و غیره)
 - برگزاری کارگاه‌ها و نشست‌های منطقه‌ای و محلی در اماکن عمومی
 - تشویق کاربران به مشارکت در تولید و توزیع محتوای اشتراکی بر بستر سایبر در حوزه ایمنی راه‌ها
 - توانمندسازی جوامع محلی باهدف مشارکت مؤثر آن‌ها
 - ساخت برنامه‌های مشترک تلویزیونی و فیلم‌هایی با مضمون هشدار سوانح ترافیکی
 - اطلاع‌رسانی از طریق چاپ و توزیع بروشور و نصب تابلوهای تبلیغ ایمنی ترافیک
- ۳-۱-۴- راه‌اندازی پایگاه مرکزی و پایگاه‌های استانی ثبت تجربیات و داده‌های اجتماعی مربوط به ایمنی باهدف:
 - آگاهی‌بخشی به جامعه.



- تحریک تقاضا برای ایمنی به‌عنوان یک کالای ضروری
- فراهم آوری داده‌های اولیه برای کنشگری و حساس‌سازی جامعه
- ۳-۱-۵- تقویت نقش نهادهای جامعه مدنی در ارتقای ایمنی راه‌ها از طریق:
 - کمک به شکل‌گیری نهادهای مدنی در سطح محلی و منطقه‌ای باهدف برقرار ارتباط با جوامع محلی و اثرگذاری برای فرآیند طراحی راه‌حل
 - برگزاری کارگروه‌های مشترک با سازمان‌های دخیل امداد و نجات جاده‌ای
- ۳-۱-۶- اطلاع‌رسانی رسانه‌ای از اقدامات ایمنی در شبکه راه‌ها و میزان تأثیرگذاری آن‌ها
- ۳-۱-۷- طراحی پویش آگاهی‌بخشی در خصوص اقدامات ایمنی در شبکه راه‌ها و میزان تأثیرگذاری آن‌ها
- ۳-۱-۸- پویش تشویق به استفاده از وسایل نقلیه عمومی در ساختارهای درون و برون‌شهری (مترو و اتوبوس و راه‌آهن).
- ۳-۱-۹- برنامه اطلاع‌رسانی درباره استانداردهای ایمنی وسایل نقلیه عمومی جاده‌ای و آگاهی‌بخشی درباره پیامدها و فواید استفاده از این وسایل.
- ۳-۱-۱۰- طراحی پویش آگاهی‌بخشی در خصوص بیماری‌هایی که باعث افزایش خواب‌آلودگی می‌شود.

۳-۲- تبلیغات و پویش‌های اطلاع‌رسانی؛ دستگاه مسؤل: پلیس راهور ناجا

فعالیت ۱: اطلاع‌رسانی، برنامه‌های آموزشی و پویش‌ها

- ۳-۲-۱- اجرای برنامه‌های آموزش پایه همراه با پشتیبانی رسانه‌ای و اعمال قانون در راستای اهداف رفتارسازی
- ۳-۲-۲- شناسایی اقداماتی با کمترین مقاومت‌های اجتماعی
- ۳-۲-۳- اطلاع‌رسانی رسانه‌ای از اقدامات اعمال قانون در سطح راه‌ها
- ۳-۲-۴- طراحی و اجرای پویش‌های آگاهی‌بخشی درباره اقدامات اعمال قانون در سطح راه‌ها
- ۳-۲-۵- اجرای برنامه‌های نظارتی برای ارتقای ایمنی کودکان داخل خودروها (کمربند ایمنی و صندلی کودک)
- ۳-۲-۶- طراحی و اجرای پویش آگاهی‌بخشی رسانه‌ای حمایت از عابران نیازمند حمایت (سالمندان و کودکان)
- ۳-۲-۷- طراحی و اجرای پویش آگاهی‌بخشی کاهش تلفات عابر پیاده مبتنی بر مسائل محلی و منطقه‌ای
- ۳-۲-۸- آموزش عمومی و اطلاع‌رسانی رسانه‌ای از عواقب رانندگی تأثیر مواد مخدر، الکل و مواد محرک.
- ۳-۲-۹- طراحی و اجرای پویش آگاهی‌بخشی درباره منع قانونی و خطرات ناشی از رانندگی پس از مصرف الکل و مواد مخدر و محرک و داروهای روان‌پزشکی و پروژه نظارت اجتماعی متصل به آن.
- ۳-۲-۱۰- آموزش عمومی و اطلاع‌رسانی رسانه‌ای از عواقب عدم رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی
- ۳-۲-۱۱- طراحی و اجرای پویش در سطح ملی با رویکرد تعهد اجتماعی به رانندگی مطابق مقررات
- ۳-۲-۱۲- اطلاع‌رسانی رسانه‌ای از آسیب‌ها و پیامدهای پنهان ناشی از حوادث رانندگی
- ۳-۲-۱۳- طراحی و اجرای پویش آگاهی‌بخشی درباره آسیب‌ها و پیامدهای پنهان ناشی از حوادث رانندگی
- ۳-۲-۱۴- طراحی و اجرای پویش آگاه‌سازی درباره آثار سرعت غیرمجاز بر جوامع محلی
- ۳-۲-۱۵- اجرای پویش با موضوع محوری لذت بردن از فرآیند سفر به‌جای تأکید بر سفرهای نقطه‌به‌نقطه (لذت بردن از سفر)
- ۳-۲-۱۶- ارتقا کمی و کیفی اجرای طرح ملی همیار پلیس.



آموزش‌های همگانی

۳-۳- آموزش‌های همگانی؛ دستگاه مسؤول: وزارت آموزش و پرورش

فعالیت ۱: برنامه‌ریزی و توسعه آموزش‌های مدرسه محور به ویژه برای آمدوشد ساکنان حاشیه راه‌ها

۱-۳-۳- افزایش آگاهی و آموزش به دانش‌آموزان مدارس، والدین و مربیان در خصوص عبور و مرور ایمن از خیابان و جاده
 ۲-۳-۳- افزایش آگاهی و آموزش به پلیس مدرسه (گذربانان مدرسه) و پیاده‌سازی کامل طرح گذربان مدرسه بر اساس ایمن‌سازی مدارس حاشیه راه‌ها
 ۳-۳-۳- اجرای فعالیت‌های عملیاتی مصوب کمیسیون ایمنی راه‌ها مرتبط با ایمن‌سازی مدارس حاشیه راه‌های برون شهری

فعالیت ۲: ارتقای مهارت‌های دانش‌آموزان در درک و پیش‌بینی خطر

۳-۳-۴- ارتقای مهارت دانش‌آموزان در درک و پیش‌بینی خطر
 تبصره: برنامه‌ریزی آموزش ایمنی ترافیک برای دانش‌آموزان صرفاً با رویکرد درک خطر صورت پذیرد

۳-۴- آموزش‌های همگانی؛ دستگاه مسؤول: پلیس راهور ناجا

فعالیت ۱: توسعه آموزش‌های عمومی بهبود رفتار و اقدامات کاربران راه بعد از وقوع تصادف

۱-۴-۳- آموزش به گروه‌های امدادی و فوریتی در صحنه تصادف به منظور بهبود اقدامات بعد از وقوع تصادف
 ۲-۴-۳- آموزش به رانندگان به منظور بهبود اقدامات بعد از وقوع تصادف
 ۳-۴-۳- آموزش به همه افراد جامعه به منظور بهبود اقدامات بعد از وقوع تصادف



▪ اعمال قانون و بازدارندگی از رفتارهای غیر ایمن

۳-۵- اعمال قانون و بازدارندگی از رفتارهای غیر ایمن؛ دستگاه مسؤول: وزارت راه و شهرسازی

فعالیت ۱: توسعه سیستم‌های نظارت و کنترل در سطح شبکه راه‌ها برای رانندگان حرفه‌ای

- ۳-۵-۱- تجهیز راه‌ها به ابزارهای کنترلی با توجه به آمار سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای
- ۳-۵-۲- توسعه استفاده از سیستم‌های هوشمند در راستای کنترل و نظارت بر تخلفات با تهیه، تدوین و بازنگری دستورالعمل‌های بکارگیری تجهیزات کنترل و ثبت تخلفات
- ۳-۵-۳- تقویت نظارت در خصوص تخلفات رانندگان حمل‌ونقل بار و مسافر و شرکت‌های حمل‌ونقل بار و مسافر و کارآمدتر شدن کمیسیون‌های ماده ۱۱ و ۱۲
- ۳-۵-۴- ایجاد سامانه اطلاعات تخلفات رانندگان عمومی
- ۳-۵-۵- اتصال سامانه اعلام کارت هوشمند راننده به سامانه تخلفات رانندگان
- ۳-۵-۶- راه‌اندازی سامانه اطلاع‌رسانی رانندگان عمومی برای شرکت‌های حمل‌ونقل
- ۳-۵-۷- اجرایی نمودن سامانه ارزیابی رفتار رانندگان حمل‌ونقل عمومی برون‌شهری

۳-۶- اعمال قانون و بازدارندگی از رفتارهای غیر ایمن؛ دستگاه مسؤول: وزارت کشور

فعالیت ۱: توسعه سیستم‌های نظارت و کنترل در سطح شبکه معابر درون‌شهری

- ۳-۶-۱- شناسایی و اولویت‌بندی معابر دارای بیشترین حجم رفتارهای پرخطر و موقعیت‌های پر تصادف
- ۳-۶-۲- تجهیز معابر شهری به ابزارهای کنترلی حق تقدم و دوربین‌های کنترل تقاطع‌ها با توجه به آمار شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور
- ۳-۶-۳- ارسال بلادرنگ پیامک به رانندگان در خصوص تخلف سرعت آن‌ها
- ۳-۶-۴- اطلاع‌رسانی پیامکی و استفاده از شبکه‌های مجازی برای معرفی معابر دارای بیشترین تصادف بر اثر سرعت
- ۳-۶-۵- توسعه استفاده از سیستم‌های هوشمند در راستای کنترل و نظارت بر سرعت غیرمجاز شامل تهیه و تدوین استانداردهای کنترل سرعت توسط دوربین‌ها و بازنگری دستورالعمل بکارگیری دوربین‌های ثبت تخلفات سرعت در معابر درون‌شهری
- ۳-۶-۶- فعالیت‌های تکمیلی در خصوص سیستم‌های نظارت و کنترل در خصوص رانندگی با سرعت غیرمجاز در سطح شبکه معابر با تأکید بر موقعیت‌های پر تصادف



- اطلاع‌رسانی در ارتباط با محدودیت‌های سرعت و نوع اعمال قانون و وجود سیستم‌های کنترل سرعت در مقاطع مختلف مسیر
۳-۶-۷- اجرایی نمودن سیستم ارزیابی رفتار رانندگان و ناوگان حمل‌ونقل عمومی درون‌شهری

۳-۷- اعمال قانون و بازدارندگی از رفتارهای غیر ایمن؛ دستگاه مسؤل: پلیس راهور ناجا

فعالیت ۱: کنترل و نظارت هدفمند بر رفتارهای پرخطر رانندگان

- ۳-۷-۱- تقویت نظارت مستمر نمایان و رندومی در محورهای پرتصادف جاده‌ای
- ۳-۷-۲- تقویت نظارت پلیس در مقاطع زمانی وقوع اوج تصادف
- ۳-۷-۳- تشدید نظارت موثر و برخورد با تخلف استفاده از تلفن همراه در حین رانندگی.
- ۳-۷-۴- تشدید نظارت و برخورد با تخلف نقص سیستم روشنایی وسایل نقلیه.
- ۳-۷-۵- افزایش کنترل‌های رندومی بر مجهز بودن وسایل نقلیه عمومی به تجهیزات ایمنی الزامی
- ۳-۷-۶- ارسال پیامک به رانندگان در خصوص تخلف سرعت ثبت شده توسط سامانه‌های هوشمند در سریع‌ترین زمان ممکن.
- ۳-۷-۷- تشدید نظارت و برخورد با تخلف عدم استفاده از کلاه ایمنی توسط موتورسیکلت‌سواران.
- ۳-۷-۸- تشدید نظارت و برخورد با تخلف سرعت غیر مجاز
- ۳-۷-۹- تشدید نظارت و برخورد با تخلف سبقت غیر مجاز
- ۳-۷-۱۰- تشدید نظارت و برخورد با تخلف تجاوز به چپ
- ۳-۷-۱۱- تشدید نظارت و برخورد با تخلف کمربند ایمنی
- ۳-۷-۱۲- تشدید نظارت بر تخلفات موتورسیکلت‌ها.

فعالیت ۲: بهبود و توسعه راهکارهای موثر مرتبط با اعمال قانون و بازدارندگی از رفتارهای غیر ایمن

- ۳-۷-۱۳- تشکیل بانک اطلاعاتی تخلفات و تصادفات رانندگی پرخطر.
- ۳-۷-۱۴- مستندسازی تخلفات و ایجاد دسترسی کامل نهاد راهبر به بانک اطلاعاتی مذکور
- ۳-۷-۱۵- پیاده‌سازی کامل ضوابط مربوط به ضبط گواهینامه رانندگی، موضوع ماده ۷ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹



فعالیت ۳: توسعه و بهبود روش‌های نظارت و کنترل تخلف رانندگی تحت تاثیر انواع مواد مخدر و الکل

۳-۷-۱۶- تقویت کنترل هدفمند بر تخلف رانندگی تحت تاثیر انواع مواد مخدر و الکل
 ۳-۷-۱۷- تکمیل و تجهیز مأمورین گشت پلیس‌راه به دستگاه‌های تست اعتیاد و الکل
 ۳-۷-۱۸- افزایش کنترل های رندومی ناوگان حمل‌ونقل عمومی بار و مسافر به منظور برخورد با تخلف رانندگی تحت تاثیر انواع مواد مخدر و الکل
 ۳-۷-۱۹- تجهیز و بکارگیری دستگاه تنفس‌سنج (بازدم راننده) در خصوص سنجش میزان الکل موجود در خون رانندگان.

▪ مقررات و فرایندهای مدیریت ایمنی عملکردی رانندگان عمومی

۳-۸- مقررات و فرایندهای مدیریت ایمنی عملکردی رانندگان عمومی؛ دستگاه
 مسؤول: وزارت راه و شهرسازی

فعالیت ۱: توسعه سیستم‌های نظارت و کنترل در خصوص عدم رعایت سرعت و ساعت کاری مجاز در سطح شبکه راه‌ها

۳-۸-۱- الحاق به کنوانسیون اتحادیه اروپا در ارتباط با کارکنان وسایل نقلیه حمل‌ونقل جاده‌ای بین‌المللی (AETR)^{۱۸}.
 ۳-۸-۲- نظارت بر نحوه عملکرد رانندگان وسایل نقلیه عمومی در راه‌ها.
 ۳-۸-۳- توسعه و تقویت نظارت بر قوانین ساعات مجاز رانندگی ناوگان حمل‌ونقل عمومی در راه‌ها.
 ۳-۸-۴- اخذ اختیارات مصوب لازم به منظور نحوه محاسبه و ابلاغ زمان استراحت و کار رانندگان عمومی.
 ۳-۸-۵- ایجاد و توسعه بانک اطلاعات سلامت رانندگان و اتصال آن به سایر بانک‌های اطلاعاتی (سلامت جسمی، سلامت روانی).

فعالیت ۲: توسعه آموزش‌های فنی و تخصصی موردنیاز شاغلین بخش حمل‌ونقل عمومی

۳-۸-۶- آموزش‌های فنی و تخصصی موردنیاز رانندگان حرفه‌ای حمل‌ونقل کالا و مسافر
 ۳-۸-۷- تدوین و اجرای دوره‌های آموزشی شغلی و مهارتی ویژه رانندگان حمل‌ونقل عمومی
 ۳-۸-۸- آموزش‌های فنی و تخصصی موردنیاز مدیران فنی و عملیاتی شرکت‌ها و مؤسسات حمل‌ونقل کالا و مسافر

فعالیت ۳: توسعه روش‌های نظارت و کنترل شرکت‌ها و مؤسسات حمل‌ونقل کالا و مسافر

18. European agreement concerning the work of crews of vehicles engaged in international road transport



۳-۸-۹- تهیه بانک اطلاعات تخلفات پرخطر شرکت‌های حمل‌ونقل بار و مسافر و به‌روز نمودن مستمر آن‌ها
۳-۸-۱۰- پیش‌بینی تاثیر تخلفات و تصادفات مربوط به شرکت‌های حمل‌ونقل کالا و مسافر در آیین‌نامه رتبه‌بندی آنها

۳-۸-۱۱- ارزیابی نحوه انجام نظارت و رسیدگی به تخلفات شرکت‌ها و مؤسسات حمل‌ونقل جاده‌ای در استان‌ها

۳-۹- مقررات و فرآیندهای مدیریت ایمنی عملکردی رانندگان تجاری؛ دستگاه مسؤل: وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی

فعالیت ۱: بهبود و توسعه مدیریت سلامت رانندگان حمل بار و مسافر

- ۳-۹-۱- تهیه بسته سلامت عمومی رانندگان حرفه‌ای شامل:
 - ثبت اطلاعات در بانک اطلاعات سلامت رانندگان و اتصال آن به سایر بانک‌های اطلاعاتی (سلامت جسمی، سلامت روانی).
 - تدوین و اجرای دستورالعمل‌های سنجش و ارزیابی سلامت روانی رانندگان حرفه‌ای شامل تست‌های روان‌سنجی.
 - ایجاد سامانه ارزیابی رفتار رانندگان حمل‌ونقل عمومی برون‌شهری.
 - بازبینی و ارتقای دستورالعمل سنجش و ارزیابی سلامت جسمی رانندگان.
- ۳-۹-۲- برگزاری دوره‌های آموزشی به منظور تبیین نحوه شناسایی، نظارت، کنترل و گزارش موارد مصرف مواد مخدر و الکل.
- ۳-۹-۳- اصلاح نظام صدور و تمدید کارت سلامت رانندگان حمل بار و مسافر برون‌شهری.
- ۳-۹-۴- ایجاد مکانیزم بررسی سلامت رانندگان حرفه‌ای توسط افراد ذی‌صلاح برای بازگشت به کار رانندگی در حوادث شدید، شامل ارزیابی سلامت راننده و بررسی خطاهای مرتبط با سلامت.

▪ آموزش رانندگی، آزمون و صدور گواهینامه رانندگی

۳-۱۰- آموزش و آزمون کتبی گواهینامه رانندگی؛ دستگاه مسؤل: سازمان آموزش فنی و حرفه‌ای کشور

فعالیت ۱: ارتقای نظام آموزش و آزمون کتبی مربوط به اخذ گواهینامه

۳-۱۰-۱- اجرای آزمون کتبی آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی پیش از آزمون شهری رانندگی موضوع بند (۳-۱۱-۱).



۳-۱۰-۲- منظور نمودن ابزارها و سرفصل‌های آموزشی قوانین و مقررات در خصوص تأثیر الکل و مواد مخدر در دوره‌های آموزش تئوری رانندگی

۳-۱۱- آزمون کتبی و صدور گواهینامه رانندگی؛ دستگاه مسؤل: پلیس راهور ناجا

فعالیت ۱: ارتقای نظام آزمون و صدور گواهینامه رانندگی

۳-۱۱-۱- اجرای سیستم گواهینامه رانندگی تدریجی برای رانندگان خودروهای شخصی و راکبان موتورسیکلت به شرح زیر:

- نظارت بر آزمون کتبی آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی؛
 - اجرای آزمون شهری رانندگی (در محیط خارج از شرایط ترافیک) پس از دریافت تاییدیه آزمون کتبی از سازمان آموزش فنی و حرفه‌ای کشور (موضوع بند ۳-۱۰-۲)؛
 - صدور گواهینامه موقت با در نظر گرفتن محدودیت‌های رانندگی با هدف کسب مهارت‌های عملی و پرورش نگرش‌های رانندگی در یک دوره زمانی (حداقل شش ماهه)؛ محدودیت‌های اصلی شامل رانندگی با همراهی یک فرد دارای گواهینامه و تجربه رانندگی (ترجیحاً والدین)، عدم همراهی افراد متفرقه در زمان رانندگی و عدم رانندگی در شب می‌شود؛
 - صدور گواهینامه اصلی در صورت رعایت محدودیت‌های اصلی ذکر شده.
- ۳-۱۱-۲- ایجاد بسترهای قانونی آموزشگاه‌های موتورسیکلت با توجه به تقاضای دریافت گواهینامه موتورسیکلت.
- ۳-۱۱-۳- تدوین سرفصل‌های آموزشی در خصوص رانندگی تدافعی در فرایند آموزش رانندگی و صدور گواهینامه.
- ۳-۱۱-۴- ارزیابی مستمر، رتبه‌بندی و همچنین ارتقای خدمات آموزشگاه‌های رانندگی.
- ۳-۱۱-۵- اجرای مستمر برنامه بازرسی و نظارت دوره‌ای بر آموزشگاه‌های رانندگی.

وسایل نقلیه ایمن

**بخش
چهارم**



۴- وسایل نقلیه ایمن

۴-۱- دستگاه مسؤول: وزارت راه و شهرسازی

فعالیت ۱: ارزیابی، بهبود و اصلاح فرآیند بازدیدهای فنی قبل از سفر در وسایل نقلیه عمومی بار و مسافر

- ۴-۱-۱- بازنگری و اصلاح رویه بازدید فنی خودروهای باری و مسافری قبل از اعزام در مبادی سفر
- ۴-۱-۲- تبیین سازوکار نظارت بر عملکرد مدیران فنی
- ۴-۱-۳- اصلاح رویه انتخاب (شرایط احراز شغل) و به‌کارگیری مدیر فنی و اطمینان از استقلال حقوقی مدیر فنی

فعالیت ۲: بهبود و توسعه نظام بازدیدهای دوره‌ای (معاینه فنی) وسایل نقلیه سنگین

- ۴-۱-۴- الحاق به معاهده ۱۹۹۷ در زمینه ایجاد نظام یکپارچه بازرسی وسایل نقلیه برای وسایل نقلیه سنگین
- ۴-۱-۵- توسعه سامانه پایش برخط اطلاعات وضعیت فنی بر اساس بازدیدهای دوره‌ای خودروهای باری و مسافری
- ۴-۱-۶- اخذ اختیارات لازم برای تعرفه‌گذاری مناسب معاینه فنی وسایل نقلیه سنگین
- ۴-۱-۷- پیاده‌سازی سیستم ارزیابی صلاحیت و نظارت بر صحت عملکرد مراکز معاینه فنی وسایل نقلیه سنگین
- ۴-۱-۸- عملیاتی نمودن معاینه فنی بارگیرهای مستقل وسایل نقلیه سنگین
- ۴-۱-۹- راه‌اندازی سیستم پیش‌اخطار پایان اعتبار معاینه فنی

۴-۲- دستگاه مسؤول: وزارت کشور

فعالیت ۱: بهبود و توسعه نظام بازدیدهای دوره‌ای (معاینه فنی) وسایل نقلیه سبک

- ۴-۲-۱- الحاق به معاهده ۱۹۹۷ در زمینه ایجاد نظام یکپارچه بازرسی وسایل نقلیه برای وسایل نقلیه سبک
- ۴-۲-۲- اخذ اختیارات لازم برای نرخ‌گذاری مناسب معاینه فنی وسایل نقلیه سبک
- ۴-۲-۳- اصلاح رده‌بندی بازدیدها و معاینه فنی وسایل نقلیه سبک
- ۴-۲-۴- توسعه مراکز ثابت و ایستگاه‌های سیار معاینه فنی وسایل نقلیه سبک در سطح کشور
- ۴-۲-۵- ارتقای سیستم نظارت بر صحت عملکرد مراکز معاینه فنی وسایل نقلیه سبک
- ۴-۲-۶- معاینه فنی تجهیزات گازسوز خودروها بر اساس استانداردهای ملی ۹۴۲۶ (مخازن گاز-بازرسی نصب و بازرسی کیفیت مخازن فشار زیاد نصب‌شده بر روی خودروها به‌منظور ذخیره گاز طبیعی به‌عنوان سوخت)



و ۹۷۴۷ (خودروهای با سوخت گاز طبیعی فشرده^۱ - بازرسی ادواری) می‌بایست توسط بازرس (واجد شرایط بازرسی ذکر شده در استانداردهای مذکور) انجام گیرد.

۴-۳- دستگاه مسؤل: وزارت صنعت، معدن و تجارت

فعالیت ۱: ساماندهی و نظارت بر عملکرد واحدهای صنفی تعمیرگاهی و کاربری‌ساز انواع خودروهای باری

- ۴-۳-۱- الزام نمایندگی‌ها و تعمیرگاه‌های مجاز به ارائه گزارش سرویس‌های دوره‌ای
- ۴-۳-۲- اعطای تأیید نوع خودروهای تجاری به صورت چندمرحله‌ای^۲ یا گام‌به‌گام
- ۴-۳-۳- تدوین برنامه دسته‌بندی کاربری‌سازان به سطوح مختلف از لحاظ تجهیزات و امکانات و پلکانی کردن بازه‌های زمانی رعایت الزامات اجباری برای آنها
- ۴-۳-۴- ساماندهی تریلرهای مجاز و غیرمجاز از طریق شماره‌گذاری مراجع ذیصلاح
- ۴-۳-۵- اجرای نظام شماره‌گذاری مستقل یدک‌های وسایل نقلیه
- ۴-۳-۶- برگزاری دوره‌های کارآموزی یا کارگروه‌هایی در راستای افزایش میزان آگاهی کاربری‌سازان و افراد دخیل در تولید کاربری

۴-۴- دستگاه مسؤل: سازمان ملی استاندارد

فعالیت ۱: اجرای نظام درجه‌بندی ایمنی وسایل نقلیه

- ۴-۴-۱- عقد قرارداد با آزمایشگاه‌های تست درجه‌بندی ایمنی معتبر کشورهای پیشرو به منظور تست خودروهای تولید داخل
- ۴-۴-۲- مکلف نمودن تولیدکنندگان داخلی خودرو به اخذ تأییدیه درجه‌بندی ایمنی خودروهای تولید داخل کشور از آزمایشگاه‌های تست درجه‌بندی ایمنی معتبر کشورهای پیشرو
- ۴-۴-۳- مکلف نمودن واردکنندگان به اخذ تأییدیه درجه‌بندی ایمنی خودروهای وارداتی از آزمایشگاه‌های تست درجه‌بندی ایمنی معتبر کشورهای پیشرو

فعالیت ۲: توسعه استانداردهای ایمنی وسایل نقلیه

- ۴-۴-۴- تدوین و اجباری کردن استانداردهای مربوط به سیستم‌های کنترل پایداری الکترونیک (ESC)^۳

1 Compressed natural gas (CNG)
2. multi-stage
3. Electronic Stability Control



- ۴-۴-۵- تدوین و اجباری کردن استانداردهای مربوط به سیستم‌های محافظت عابر پیاده^۱
- ۴-۴-۶- تدوین و اجباری کردن استانداردهای مربوط به برخورد از کنار و برخورد از پشت^۲
- ۴-۴-۷- تدوین و اجباری کردن استانداردهای مربوط به استحکام سقف^۳
- ۴-۴-۸- تدوین و اجباری کردن استانداردهای مربوط به روشنایی در روز برای وسایل نقلیه
- ۴-۴-۹- تدوین و اجباری کردن استانداردهای مربوط به سامانه‌های هشدار عدم رعایت فاصله طولی
- ۴-۴-۱۰- اجرایی کردن استانداردهای حفاظ‌های ایمنی انواع کاربری‌های وسایل نقلیه باری
- ۴-۴-۱۱- تدوین دستورالعمل اجرایی پیاده‌سازی سیستم هشدار نواقص فنی وسایل نقلیه عمومی (FMS)
- ۴-۴-۱۲- اجباری کردن استاندارد ۱۱۸۸۹

فعالیت ۳: ارتقا و اجرای استانداردهای اجباری موتورسیکلت

- ۴-۴-۱۳- راه‌اندازی مراکز آزمون و تست موتورسیکلت به‌منظور بهبود مراحل تأیید نوع و بازرسی‌های تطابق تولید مستمر
- ۴-۴-۱۴- انجام مطالعات تطبیقی و تدوین برنامه ساماندهی تولید و استفاده از موتورسیکلت
- ۴-۴-۱۵- اجباری شدن استانداردهای ۲۷ گانه برای کلیه موتورسیکلت‌های تولیدی
- ۴-۴-۱۶- تدوین استانداردهای ترمز ضدقفل^۴ برای موتورسیکلت و اجباری نمودن آن
- ۴-۴-۱۷- تدوین استانداردهای مربوط به سیستم چراغ‌های روشنایی خودکار در روز

1. Pedestrian Protection
2. Side/Rear Impact
3. Roof Strength
4. Anti-lock Braking System

واکنش پس از سانحه

بخش
پنجم



۵- واکنش پس از سانحه

۵-۱- دستگاه مسؤول: کمیسیون ایمنی راه‌های کشور

فعالیت ۱: ارتقای نظام مدیریت رسیدگی به وضعیت سوانح ترافیکی

- ۵-۱-۱- تدوین و اجباری نمودن دستورالعمل مدیریت صحنه با تأکید بر موارد زیر:
- یکپارچه‌سازی سیستم اطلاع‌رسانی از بروز سوانح
 - تدوین دستورالعمل‌های لازم جهت هماهنگی سازمان‌ها در اعزام نیروها به صحنه حادثه (پلیس، اورژانس بیمارستان، هلال‌احمر، آتش‌نشانی)
 - ایجاد و تقویت زیرساخت‌های ارتباطی و اطلاعاتی (GPS، GIS) به منظور تسهیل و تسریع حرکت نیروهای اعزام به صحنه تصادف (آسان‌سازی و روانی ترافیک، ایجاد مسیر کم‌ترافیک برای تسهیل حرکت آمبولانس‌ها، خودروهای آتش‌نشانی و هلال‌احمر در مسیر انجام مأموریت‌ها)
 - تدوین دستورالعمل‌های مرتبط با نظم بخشیدن به صحنه حادثه و تردد وسایل نقلیه در محورهای مواصلاتی به مراکز تروما به منظور سهولت و تسریع حرکت نیروهای خدمات اورژانس پزشکی^۱ و هلال‌احمر و انتقال به‌موقع مصدوم به این مراکز
 - ایجاد SOS (شماره واحد امدادی مشترک و دیسپچ مشترک) با مدیریت واحد و یکپارچه خدمات امدادی؛ شماره امدادی واحد باید در سراسر نقاط جغرافیایی معتبر باشد، قابلیت برقراری تماس از هرگونه دستگاه تلفن (تلفن ثابت یا موبایل) را داشته باشد، شماره آسان باشد و برقراری تماس رایگان باشد.
 - ایجاد امکانات لازم برای ادارات کل راه و شهرسازی برای نظافت، پاک‌سازی، خروج خودروها و ضایعات از صحنه سوانح
- ۵-۱-۲- شفاف‌سازی تولید قانونی رسیدگی به وضعیت امداد و نجات مصدومان حوادث ترافیکی با تأکید بر موارد زیر:
- واگذاری مسؤولیت تشکیل SOS شامل شماره واحد امدادی مشترک و دیسپچ مشترک به سازمان اورژانس کشور به عنوان نهاد سلامت محور عضو کمیسیون ایمنی راه
 - تهیه، تدوین و تصویب آیین‌نامه امداد و نجات حوادث ترافیکی، شامل تشکیل کمیته امداد و نجات
 - تدوین یا اصلاح قوانین برای سلب مسؤولیت از خسارت به موارد توسط امدادگر
- ۵-۱-۳- تشکیل کمیته امداد و نجات بر اساس آیین‌نامه تهیه شده در قالب برنامه (۵-۱-۲)
- ۵-۱-۴- تعیین حوزه نفوذ و خدمت‌رسانی هلال‌احمر

فعالیت ۲: ارتقا و توسعه سیستم‌های ارتباطی اطلاع‌رسانی و پاسخگویی در خصوص سوانح ترافیکی



- ۵-۱-۵- ایجاد مرکز فرماندهی بروز حادثه برای مدیریت، کنترل و هماهنگی در پاسخ به حوادث ترافیکی رخ داده توسط سازمان‌های مرتبط و راه‌اندازی و تجهیز واحد هدایت پزشکی آنلاین برای ارتقای عملکرد اقدامات مراقبتی و درمانی مصدومین توسط نیروهای اورژانس پیش بیمارستانی و واحدهای امدادی
- ۵-۱-۶- ایجاد نظام گواهینامه پایه طبقه‌بندی شده (درجه‌بندی شده) برای عاملین مدیریت صحنه حوادث
- ۵-۱-۷- بکارگیری پاسخگوی متخصص فوریت‌های پزشکی در مرکز فرماندهی مدیریت صحنه به منظور مدیریت و هماهنگی کلان صحنه تصادف
- ۵-۱-۸- ایجاد سیستم‌های کنترل و نظارت با تهیه و تدوین و طراحی نظام ارزیابی و کنترل و نظارت در پاسخگویی به حوادث ترافیکی.

۵-۲- دستگاه مسؤول: وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی

فعالیت ۱: ارتقای نظام مدیریت رسیدگی به وضعیت مصدومان ترافیکی

الف- حیطه پیش‌بیمارستانی

- ۵-۲-۱- راه‌اندازی سیستم ثبت اطلاعات ترومای پیش بیمارستانی (در قالب سامانه جامعه ثبت اطلاعات بیماران ترومایی) و ارتباط آن با سیستم‌های ثبت اطلاعات ترومای بیمارستانی و پرونده الکترونیک سلامت^۱
- ۵-۲-۲- ارتقای مهارت‌های تکنسین‌های فوریت‌های پزشکی پیش بیمارستانی. شامل اقدامات:
- ارتقای مهارت‌های تکنسین‌های فوریت‌های پزشکی پیش بیمارستانی PHTM^۲
 - رسیدگی به مصدومین و تعیین شدت ترومای وارده بر مصدوم بر اساس سیستم‌های امتیازبندی تروما (Scoring System)
 - دوره آموزشی مدیریت استرس، مصدوم و همراه مصدوم، آمادگی جسمانی، مهارت رانندگی در شرایط اضطراری، مسیریابی جهت رانندگان و غیره.
- ۵-۲-۳- ظرفیت‌سازی در اورژانس پیش‌بیمارستانی مکمل برای جذب داوطلب^۳ به‌عنوان سازمان اولین سازمان پاسخ‌گو^۴
- ۵-۲-۴- توسعه زیرساخت‌های اورژانس هوایی با تاکید بر سوانح ترافیکی
- ۵-۲-۵- ایجاد و توسعه اورژانس موتوری در شهرها با تاکید بر سوانح ترافیکی
- ۵-۲-۶- آموزش همگانی اصول فوریت‌های پزشکی در سوانح ترافیکی

1. Electronic Health Record

2 Prehospital Trauma Management

3. Volunteer

4 First Respondent

**ب- حیطه بیمارستانی**

- ۷-۲-۵- سطح‌بندی بیمارستان‌ها بر اساس سطح پاسخ مناسب به بیماران ترومایی
- ۸-۲-۵- تدوین دستورالعمل نحوه انتقال بین بیمارستانی مصدومین ترافیکی
- ۹-۲-۵- ارتقای مهارت‌های نیروهای اورژانس بیمارستانی شامل اقدامات آموزش دوره‌ای اقدامات پیشرفته برخورد با بیماران ترومایی، دوره‌ای بازآموزی و تکرار کار با الکتروشوک و ونتیلاتور، بازآموزی و استمرار در کلاس‌های احیای ریوی پیشرفته و غیره.
- ۱۰-۲-۵- ارتقای مهارت پزشکان حوزه مراقبت بیماران تروما با دوره‌های مورد تایید وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی
- ۱۱-۲-۵- ارتقای مهارت پرستاران با برگزاری دوره‌های تخصصی ترومای پرستاران
- ۱۲-۲-۵- راه‌اندازی سامانه تریاژ الکترونیک و ارتقای عملکرد بخش تریاژ بر اساس آخرین دستورالعمل تریاژ (ESI) و ارتباط با سیستم ثبت اطلاعات تروما و سیستم ثبت اطلاعات بیمارستان (HIS)
- ۱۳-۲-۵- تدوین دستورالعمل‌های مواجهه با بیماران ترومایی کودک برای پزشکان و پرستاران
- ۱۴-۲-۵- راه‌اندازی سیستم ثبت اطلاعات ترومای بیمارستانی (در قالب سامانه جامع ثبت اطلاعات بیماران ترومایی) بر اساس کدینگ سازمان بهداشت جهانی (ICD۱۱)
- ۱۵-۲-۵- ارتقای سطح توانمندی کارکنان تریاژ جهت اولویت‌بندی صحیح مصدومان حوادث ترافیکی در اورژانس بیمارستان‌ها
- ۱۶-۲-۵- اصلاح دستورالعمل اولویت بستری از بخش اورژانس با تدوین دستورالعمل اولویت بستری از اورژانس
- ۱۷-۲-۵- ایجاد فرآیند مشخص برای مدیریت بیماران ترومایی در بیمارستان با تدوین دستورالعمل و مدیریت بیمار ترومایی
- ۱۸-۲-۵- تعیین شرایط احراز مناسب کارکنان اورژانس با تدوین دستورالعمل شرایط احراز
- ۱۹-۲-۵- تدوین شاخص‌های عملکردی بخش اورژانس برای بیماران ترومایی

۳-۵- دستگاه مسؤول: سازمان امداد و نجات جمعیت هلال احمر کشور

فعالیت ۱: ساماندهی شبکه ارائه خدمات امداد و نجات غیرپزشکی در راه‌ها

- ۱-۳-۵- ایجاد سیستم‌های کنترل و نظارت
- ۲-۳-۵- تقویت و توسعه مراکز و تجهیزات و ظرفیت امداد و نجات کشور
- ۳-۳-۵- تجهیز به وسایل یافتن مصدومان حوادث ترافیکی در عوارض طبیعی
- ۴-۳-۵- تجهیز به وسایل اسکانی اضطراری مصدومان و آسیب دیدگان
- ۵-۳-۵- تجهیز و تقویت امکانات امداد و نجات هوایی

**فعالیت ۲: آموزش همگانی فعالیت‌های امداد و نجات**

۵-۳-۶- آموزش همگانی امداد و کمک‌های اولیه به همه افراد جامعه
۵-۳-۷- ارائه آموزش‌های امداد و کمک‌های اولیه به پرسنل راهداری، نیروهای انتظامی و رانندگان وسایل نقلیه
تجاری (کامیون‌ها و اتوبوس‌ها)