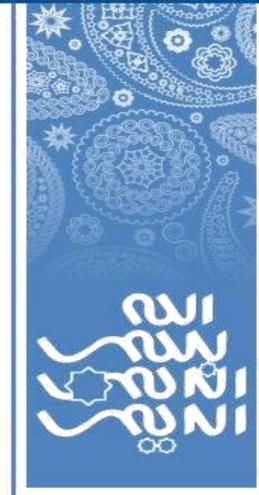




جمهوری اسلامی ایران
وزارت راه و شهرسازی



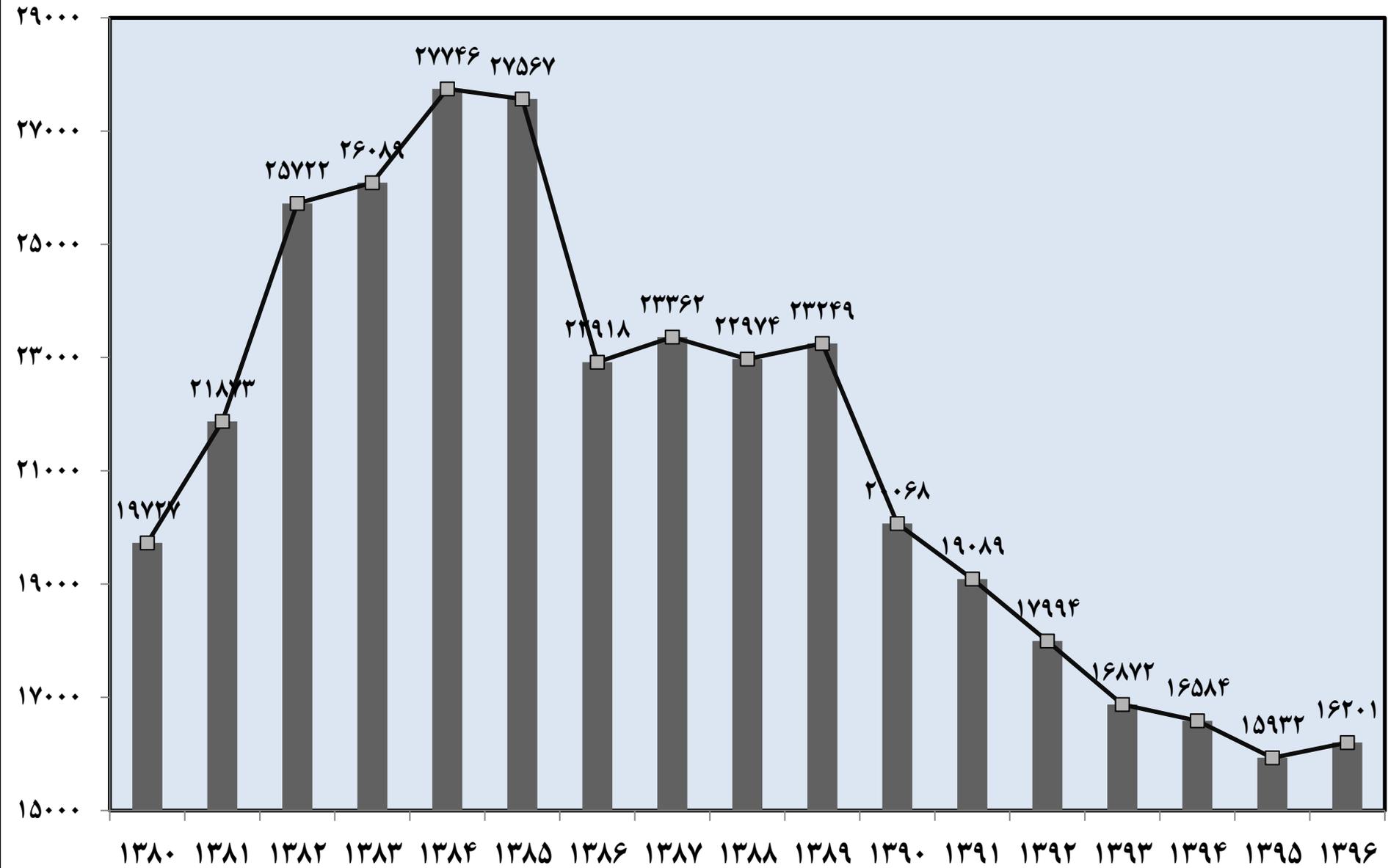
نقشه راه بهبود ایمنی راه های کشور

کارگروه ویژه تهیه نقشه راه ایمنی معابر

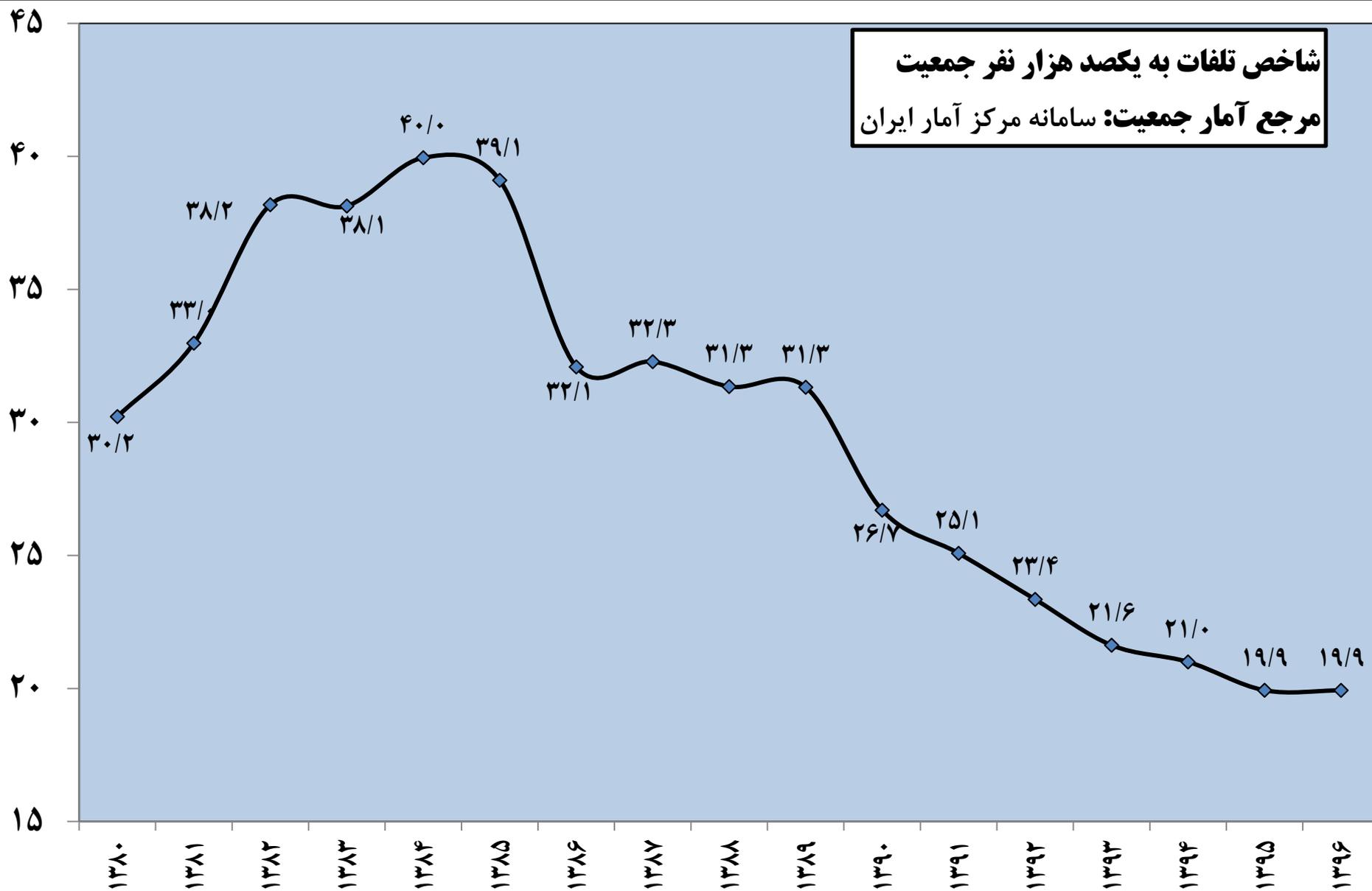
مهرداد تقی زاده

معاون حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی
آبان ماه ۱۳۹۶ و بازنگری اردیبهشت ۹۷

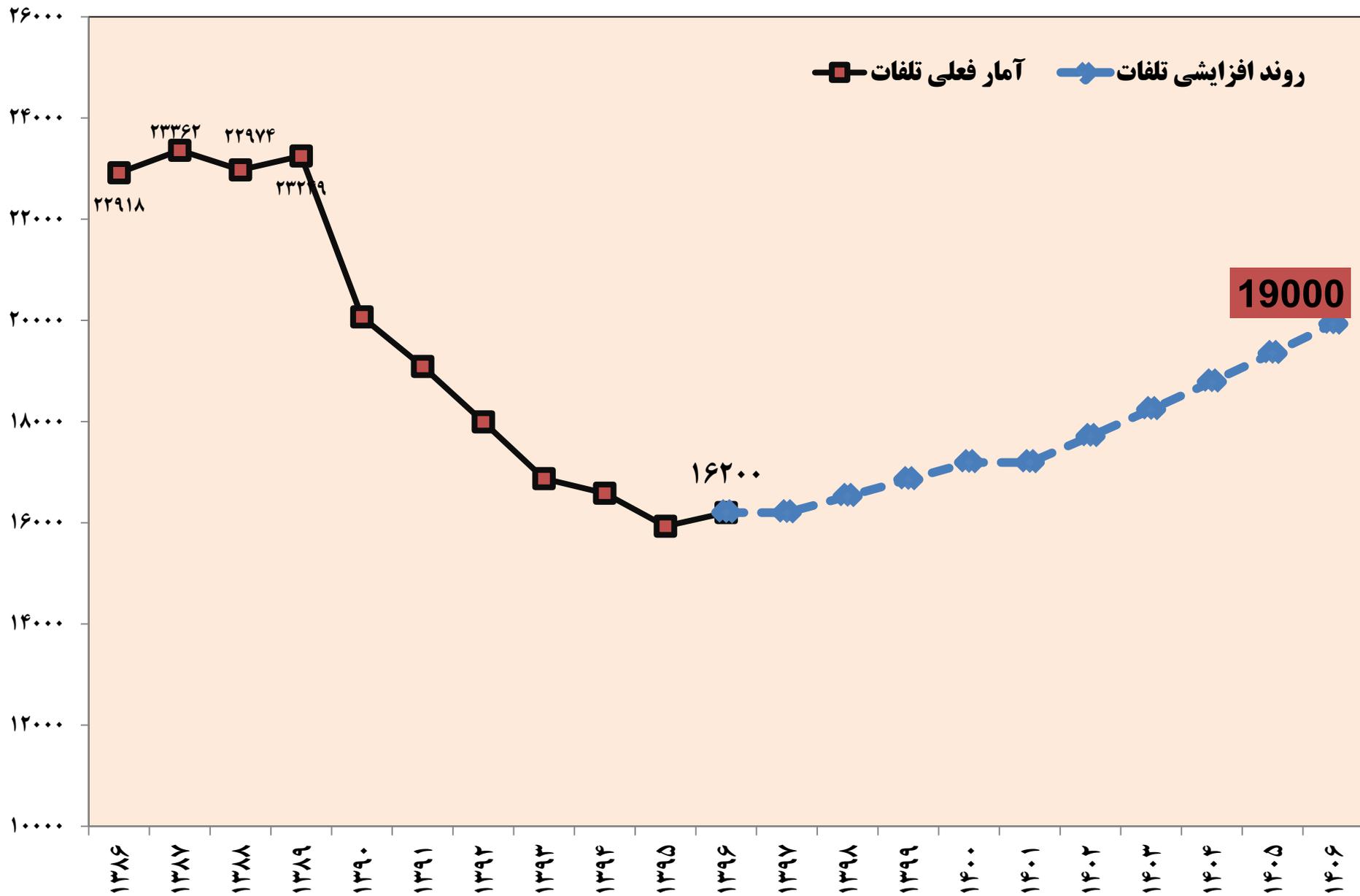
نمودار آمار کشته‌شدگان تصادفات رانندگی



شاخص تلفات به یکصد هزار نفر جمعیت



پیش‌بینی روند تلفات در صورت تداوم روند فعلی



علل افزایش کشته شدگان در سال های آتی :

۱. خودرو محورتر شدن کشور اعم از درون شهری و برون شهری به علت :
قیمت سوبسیدی سوخت، افزایش تعداد خودرو ، کاهش جذابیت حمل و نقل عمومی ،
گرایش عمومی به توسعه معابر خودروئی و

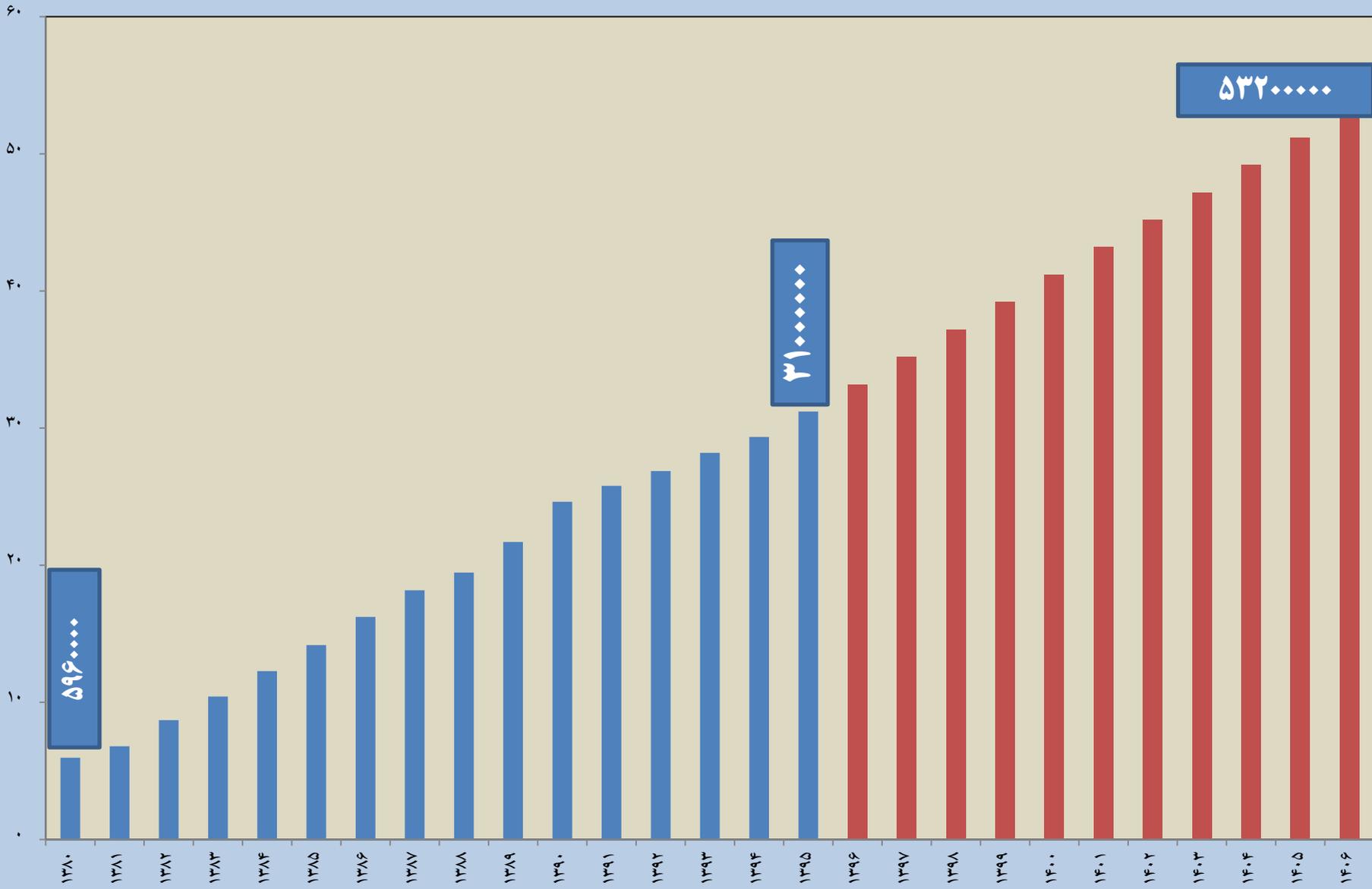
۲. افزایش بار صنعت و معدن بر روی جاده ها

۳. کمبود بودجه ارتقاء کیفی و کمی حمل و نقل عمومی

۴. افزایش تقاضا برای جابجایی با توجه به پیش بینی رشد اقتصادی .

رشد سرانه خودرو

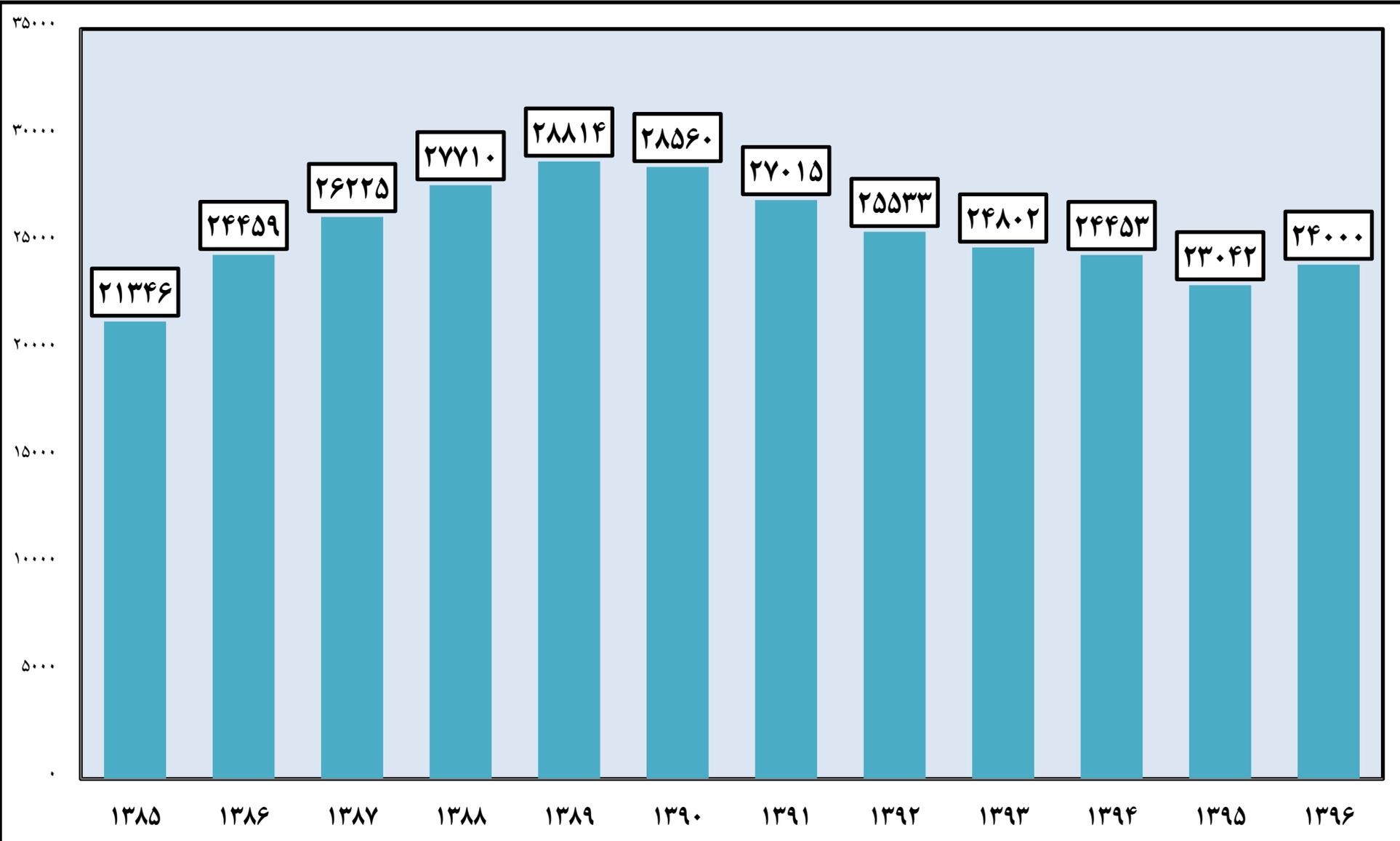
میلیون وسیله نقلیه



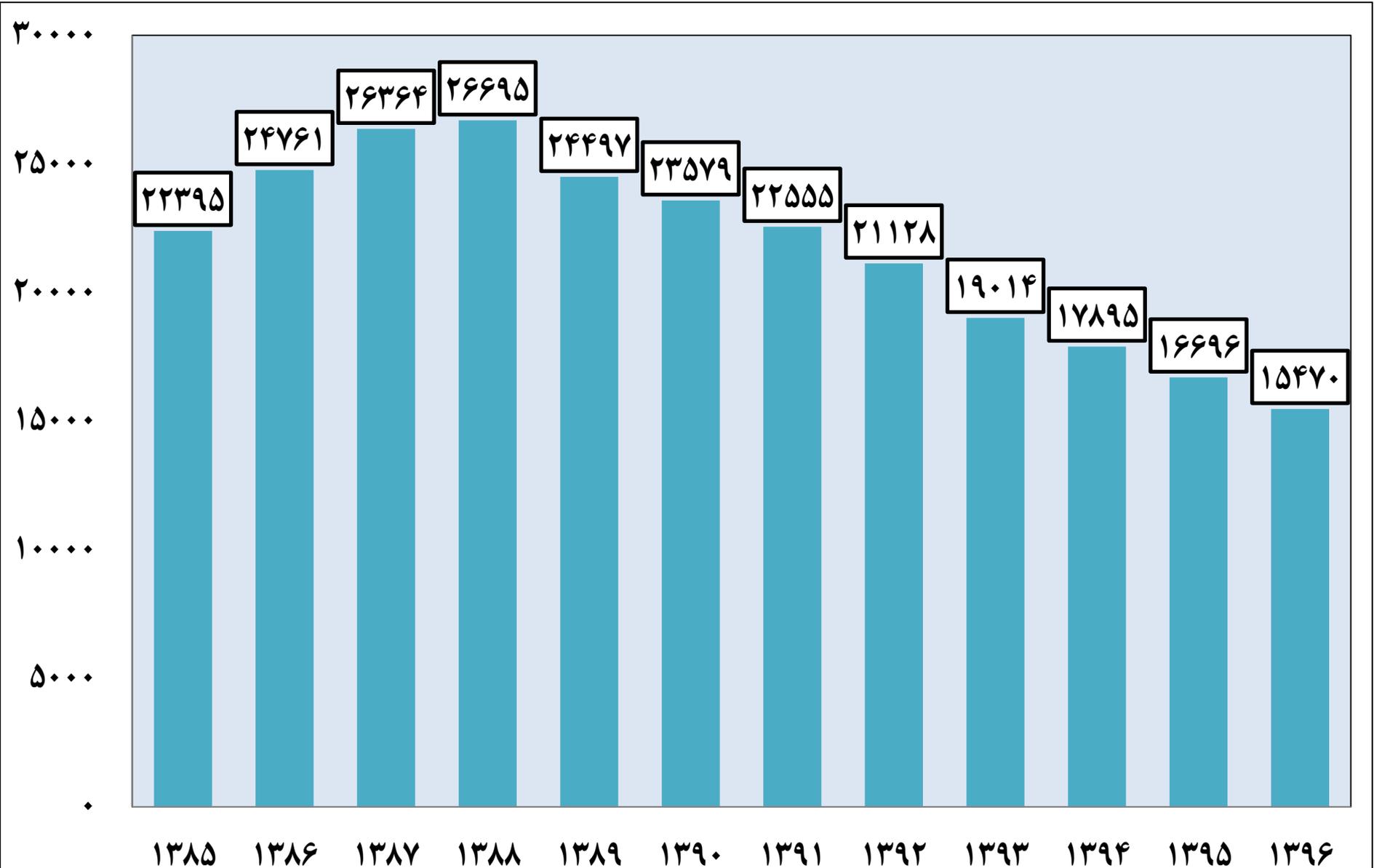
کاهش سهم آمار حمل و نقل عمومی در جابجایی

- بر اساس آمار (وزارت راه و شهرسازی)، سهم حمل و نقل عمومی زمینی (ریلی و عمومی جاده‌ای) در جابجایی مسافر در دهه گذشته روند کاهشی داشته است
- این به معنای خودرو محور شدن کشور می باشد
- دلایل زیادی برای این مهم قابل ذکر است که از جمله مهم‌ترین آن، قیمت پایین سوخت می باشد که منجر به افزایش مطلوبیت سفر با خودرو شخصی و کاهش مطلوبیت سفر با حمل و نقل عمومی به علت عدم نوسازی ناوگان آن و خدمات مربوطه و نقص شبکه می باشد
- ادامه این روند بسیار خطرناک می باشد زیرا با توجه به افزایش تقاضا برای جابجایی با توجه به رشد اقتصادی، افزایش جابجایی با خودروی شخصی و افزایش تردد در سطح شبکه راهها و در نتیجه رشد تصادفات و کاهش ایمنی را به دنبال خواهد داشت.

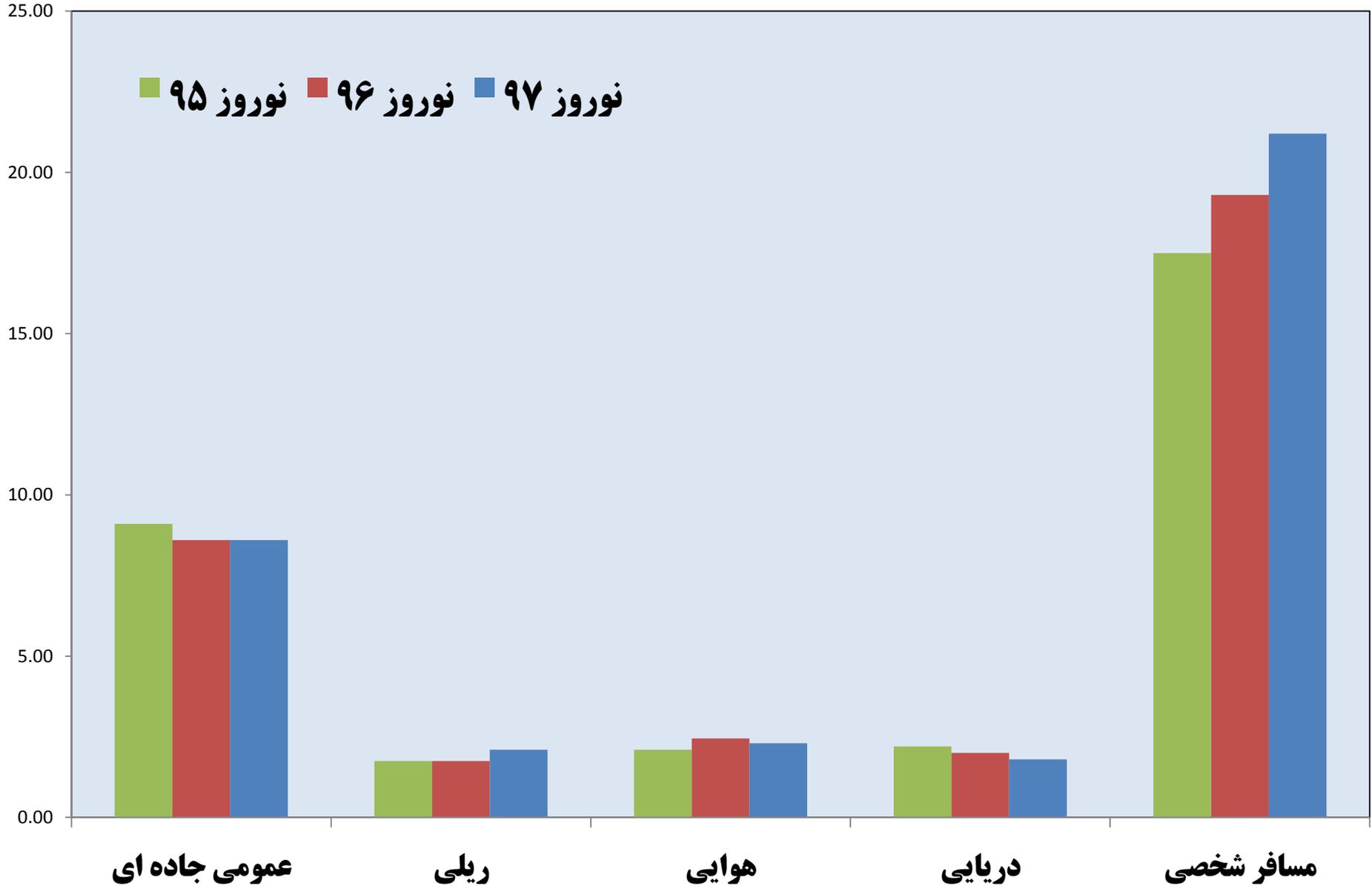
آمار حمل و نقل ریلی در جابجایی (هزار نفر)



آمار حمل و نقل عمومی جاده ای در جابجایی (هزار نفر)



تغییرات جابجایی مسافران در نوروز ۳ سال گذشته



رشد تقاضا برای جابجایی بار و مسافر در دهه آینده

- بر اساس پیش‌بینی‌ها و با توجه به رشد اقتصادی و افزایش سرانه خودرو، تقاضا برای جابجایی بار و مسافر در دهه آینده رشد خواهد داشت. در این بخش نکات ذیل قابل توجه است:
1. بر اساس آمار سامانه ترددشمار مرکز مدیریت راههای کشور، نرخ متوسط تردد در شبکه راهها در ۲ سال گذشته بیش از ۷ درصد رشد داشته است و این روند همچنان در سال جاری ادامه دارد (در سال جاری و بویژه در ایام اوج سفر بیش از ۱۳ درصد رشد داشته است). از آنجائیکه سهم حمل‌ونقل عمومی (اتوبوس) کاهش پیدا کرده است، این افزایش تقاضا مربوط به خودروهای شخصی می‌باشد.
 2. با توجه برنامه دولت برای توسعه صنایع معدنی در دهه آینده، بیش از ۲۱۰ میلیون تن انواع مواد معدنی برداشت خواهد شد که در صورت حفظ سهم فعلی بخش ریلی، نزدیک به ۱۴۰ میلیون تن جهت حمل‌ونقل وارد چرخه شبکه جاده‌ای می‌شود. با این تقاضا بیش از ۱۰ میلیون تردد انواع کامیون در سال و بیش از ۲۷۰۰۰ متوسط روزانه تردد جاده‌ای خودرو سنگین افزایش خواهد یافت! از آنجائیکه این تردد در چند محور خاص محدود می‌شود، قطعا به دنبال خود افزایش تصادفات و کاهش شدید ایمنی را در پی خواهد داشت. لذا ضرورت دارد به این مساله در توسعه شبکه حمل‌ونقل بویژه توسعه ریلی برای جابجایی این حجم از بار توجه گردد و آنچه در برنامه فعلی توسعه ریلی در نظر گرفته شده، این مشکل را حل نمی‌کند.

سناریوی اجرای کامل برنامه عملیاتی

- کاهش تعداد کشته ها از ۱۹ هزار نفر به ۱۵ هزار نفر

- با صرف ۱۳۰ هزار میلیارد تومان ظرف ۱۰ سال (قیمت ثابت)

- با ۷۰ هزار میلیارد تومان موارد اولویت دارتر به عدد ۱۵ هزار کشته

نزدیک خواهیم شد.

پرونامہ کاری ۱

برنامه عملیاتی ایمنی راه‌های کشور

مجموعه رؤوس برنامه عملیاتی

(Action Plan)

رویکردهای اساسی در تدوین برنامه عملیاتی

✓ مبنا قرار دادن ۵ رکن اصلی ایمنی (5 Pillars) شامل:

✦ مدیریت ایمنی – راههای ایمن – کاربران ایمن – وسایل نقلیه ایمن – واکنش پس از سانحه

✓ بکارگیری نمونه‌های موفق ارتقای ایمنی در سایر کشورها (Best Practices)

✓ لزوم تفکیک وظایف اجرایی دستگاهها از یکدیگر و پرهیز از تعریف وظایف مشترک

بین‌دستگاهی

✓ تعیین افق زمانی مشخص ۵ ساله برای برنامه عملیاتی

✓ تقویت نقش کمیسیون ایمنی راههای کشور به عنوان نهاد راهبر (Lead Agency)

✓ تمرکز بر وجود پشتوانه علمی در تدوین اقدامات

۵ رکن اصلی

1. مدیریت سیستم ایمنی راه

2. راه های ایمن

3. کاربران ایمن

4. وسایل نقلیه ایمن

5. واکنش پس از سانحه

مدیریت ایمنی راه

**بخش
اول**

مدیریت ایمنی

توسعه نقش نهاد راهبر در راستای ایفای وظایف مدیریت اقدامات ایمنی (هماهنگ سازی،
تامین اعتبار، پایش، تحقیق، ...)

ایجاد نظام و ساختار رسیدگی دقیق به سوانح ترافیکی (فرآیندها و ساختارها)

تثبیت سیستمهای ثبت سوانح ترافیکی و دادههای ایمنی راه (ارتباط دادهها و
عوامل)

غربالگری شبکه راهها بر اساس دادههای سوانح ترافیکی (مبتنی بر داده،
گریدورهای پر خطر و ...)

بکارگیری ظرفیتهای نظام بیمه (ارتباط استفاده کننده و خودرو، ریسک پذیری)

کمیسیون ایمنی راه‌های کشور

کمیته ترویج و توسعه
مداخلات اجتماعی

ستاد هماهنگی و
نظارت بر دستگاه‌های
اجرایی

واحد هماهنگی بین
دستگاه‌های اجرایی

واحد هماهنگی و
نظارت بر استان‌ها

واحد مدیریت سامانه
ثبت سوانح جاده‌ای

واحد تحقیق و توسعه

کمیته پژوهش

کمیته آموزش

کمیته تحقیق و بررسی
سوانح خاص

ستاد راهبری برنامه
عملیاتی ایمنی راه

واحد حقوقی و تنظیم
مقررات

واحد تامین اعتبار و
تخصیص منابع

واحد پایش و اثرسنجی

راه‌های ایمن

بخش

دوم

راههای ایمن: برون شهری

توسعه و بهبود نظام بازدید ایمنی راههای موجود و توسعه نظام درجه بندی ایمنی راه
(استقلال تیمی، پتانسیل ریسک غیر مبتنی بر داده)

توسعه فرآیند اصلاح نقاط پرتصادف در شبکه راههای موجود

مدیریت سرعت (محدودیت‌های منطقه‌ای، آرامسازی)

ارتقای ایمنی حاشیه راهها (حریم راه، دسترس‌یها)

ارتقای ایمنی عابران پیاده (روشنایی، آرامسازی ترافیک، گذرگاهها و ...)

نظام بازرسی ایمنی راههای جدید و در دست مطالعه

ارتقای ایمنی در عملیات ساخت و نگهداری راهها (ایمنی در عملیات اجرایی)

راههای ایمن: درون شهری

ارتقای ایمنی عابران پیاده (آرامسازی، حصار، پیوستگی، معلولان)

مدیریت سرعت (آرامسازی، محدودیت منطقه‌ای)

ارتقای ایمنی حاشیه راه

اصلاح نقاط پرتصادف در شبکه معابر درون شهری (دستورالعمل یکپارچه)

مدیریت دسترسی (گذرگاههای اضطراری، روشنایی)

ارتقای ایمنی در عملیات ساخت و نگهداری راهها

توسعه و بهبود نظام بازدید و بازرسی ایمنی معابر درون شهری

کاربران ایمن

بخش

سوم

هدفمندی، اطلاع‌رسانی و اجرای برنامه‌های آموزشی و
پوشش‌ها (حساسیت جامعه، مشارکت NGO ، آگاهی عمومی)

تبلیغات و پوشش‌های
اطلاع‌رسانی

برنامه‌ریزی و توسعه آموزش‌های مدرسه محور به ویژه برای آموشد
ساکنان حاشیه راهها

ارتقای مهارت‌های دانش‌آموزان در درک و پیش‌بینی خطر

آموزش‌های
همگانی

توسعه آموزش‌های عمومی بهبود رفتار و اقدامات بعد از وقوع تصادف

توسعه سیستم‌های نظارت و کنترل در سطح شبکه راه‌ها برای
رانندگان حرفه‌ای (نظارت الکترونیکی، کمیسیون ماده ۱۱)

توسعه سیستم‌های نظارت و کنترل در سطح شبکه معابر
درون شهری

کنترل و نظارت هدفمند بر رفتارهای پرخطر رانندگان
(تجاوز به چپ، سبقت غیرمجاز، محورهای پرریسک)

بهبود و توسعه راهکارهای موثر مرتبط با اعمال قانون و
بازدارندگی از رفتارهای غیرایمن (کلاه و کمربند ایمنی،
سرعت، صندلی کودک، تلفن همراه، الکل و مواد مخدر)

بازدارندگی از رفتارهای غیر
ایمن

توسعه سیستم‌های نظارت و کنترل عدم رعایت سرعت و ساعت کاری مجاز
AETR

توسعه آموزش‌های فنی و تخصصی مورد نیاز شاغلین بخش حمل و نقل عمومی
(رانندگان، شرکتها، خدمه)

مدیریت ایمنی رانندگان
عمومی

بهبود و توسعه مدیریت سلامت رانندگان حمل بار و مسافر (ارزیابی سلامت،
بازیابی پس از حوادث)

توسعه روش‌های نظارت و کنترل شرکتها و مؤسسات حمل و نقل کالا و مسافر
(تشخیص، تاثیر در رتبه‌بندی، ارزیابی استانی)

ارتقای نظام آموزش و آزمون کتبی مربوط به اخذ گواهینامه

آموزش رانندگی،
آزمون و صدور
گواهینامه رانندگی

ارتقای نظام آزمون و صدور گواهینامه رانندگی (گواهینامه تدریجی،
رانندگی تدافعی)

وسایل نقلیه ایمن

**بخش
چهارم**

بهبود و توسعه نظام بازدیدهای دوره‌ای (معاینه فنی) وسایل
نقلیه سبک و سنگین (معاهده ۱۹۹۷، اصلاح رویه‌ها، نظارت
الکترونیکی و شرکتی)

ارزیابی، بهبود و اصلاح فرآیند بازدیدهای فنی قبل از سفر
در وسایل نقلیه عمومی بار و مسافر (استقلال حقوقی،
بازدیدهای فنی)

ساماندهی و نظارت بر عملکرد واحدهای صنفی تعمیرگاهی و
کاربری ساز انواع خودروهای باری (گزارش سرویسهای
دوره‌ای، کاربریهای غیرمجاز)

وسایل نقلیه ایمن
(موجود)

اجرای نظام درجه‌بندی ایمنی وسایل نقلیه (مرکز مستقل،
(NCAP

ارتقای استانداردهای ایمنی وسایل نقلیه (کنترل
پایداری، استحکام بدنه و سقف، محافظ برخورد عابر،
(...

ارتقا و اجرای استانداردهای اجباری موتورسیکلت (چراغ
خودکار، حفاظ پا)

وسایل نقلیه ایمن
(تولیدی)

واکنش پس از سانحه

**بخش
پنجم**

ارتقای نظام مدیریت رسیدگی به وضعیت سوانح ترافیکی (شماره و مرکز واحد، دستورالعمل اجرایی دقیق)

ارتقا و توسعه سیستمهای ارتباطی اطلاع رسانی و پاسخگویی در خصوص سوانح ترافیکی

ارتقای نظام مدیریت رسیدگی به وضعیت مصدومان ترافیکی (آموزش، زیرساخت، ماموریت)

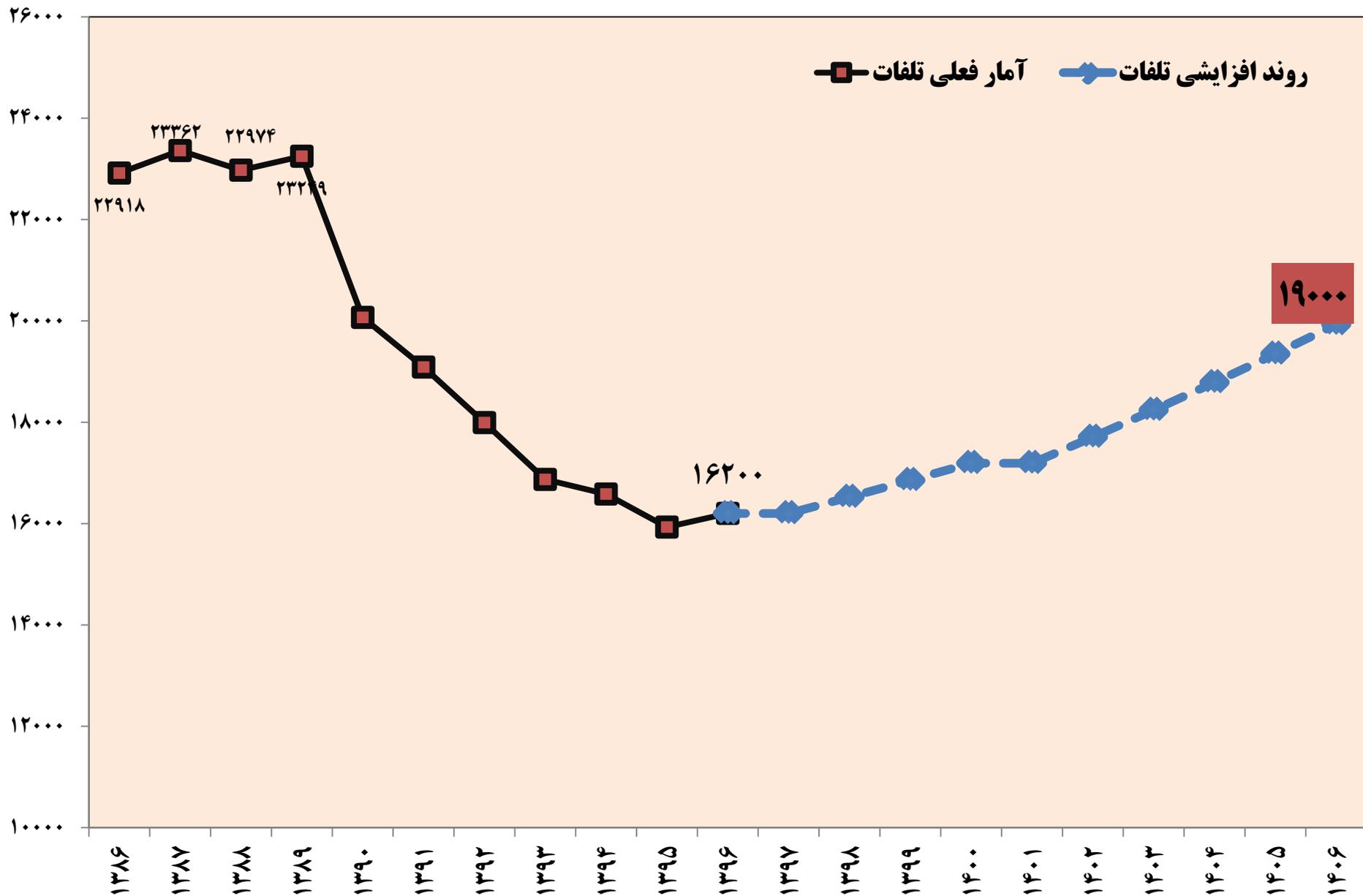
ساماندهی شبکه ارائه خدمات امداد و نجات غیرپزشکی در راهها (اسکان اضطراری، اطفای حریق)

آموزش همگانی فعالیتهای امداد و نجات (رانندگان حرفه‌ای)

واکنش پس از سانحه

پرونامہ کاری ۲

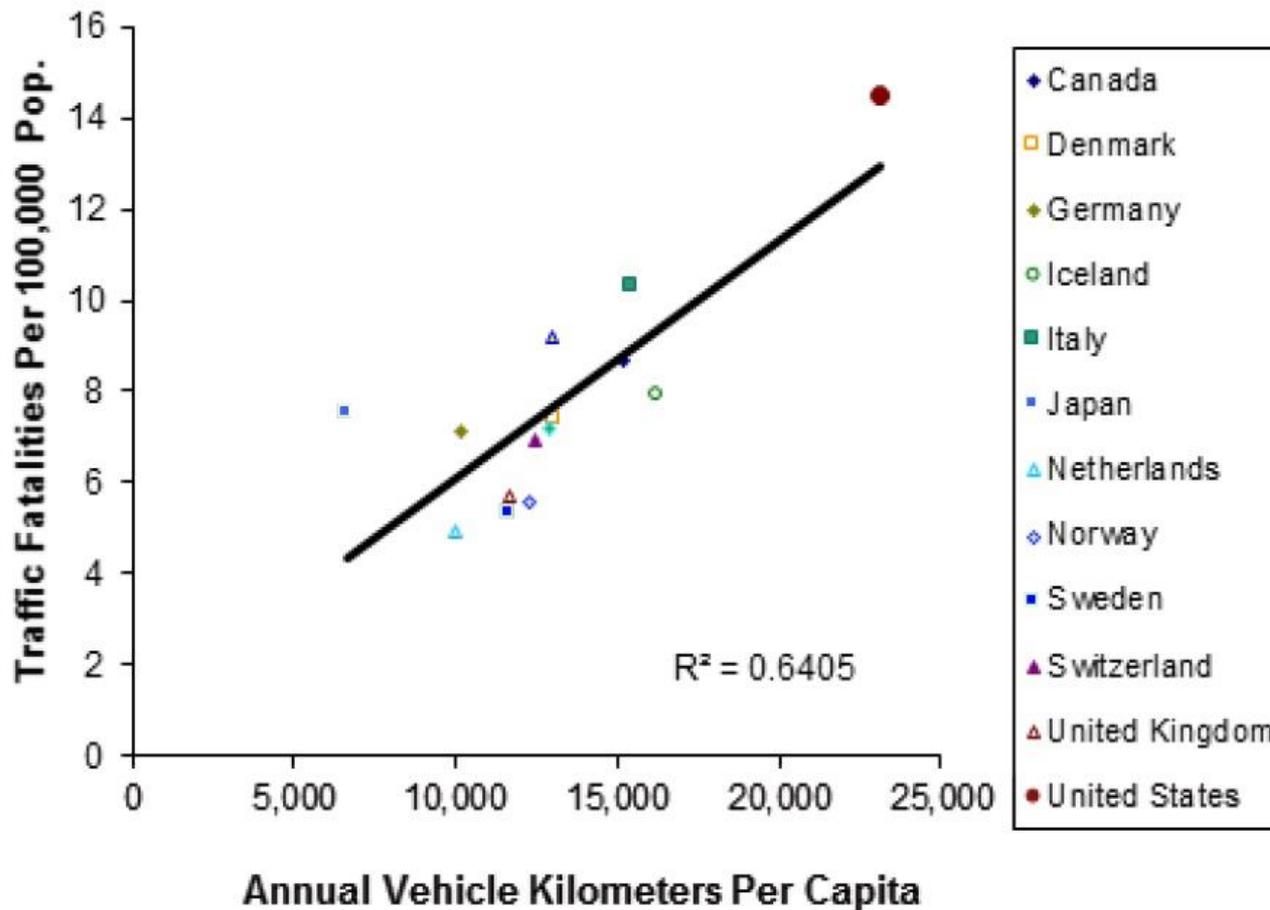
پیش‌بینی روند تلفات در صورت تداوم روند فعلی



The Hidden Traffic Safety Solution: **Public Transportation**

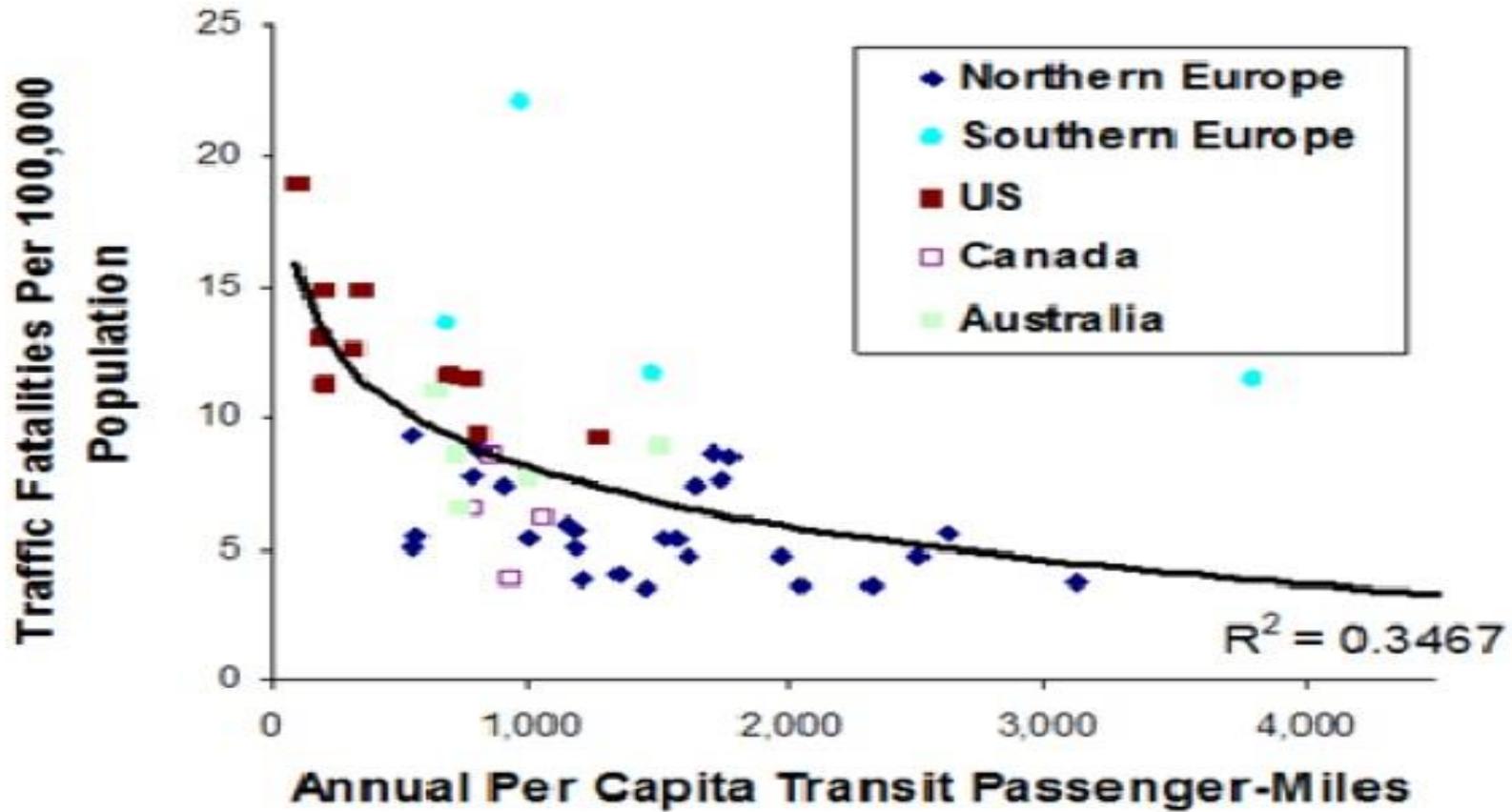


Vehicle Mileage and Traffic Fatality Rates In OECD Countries



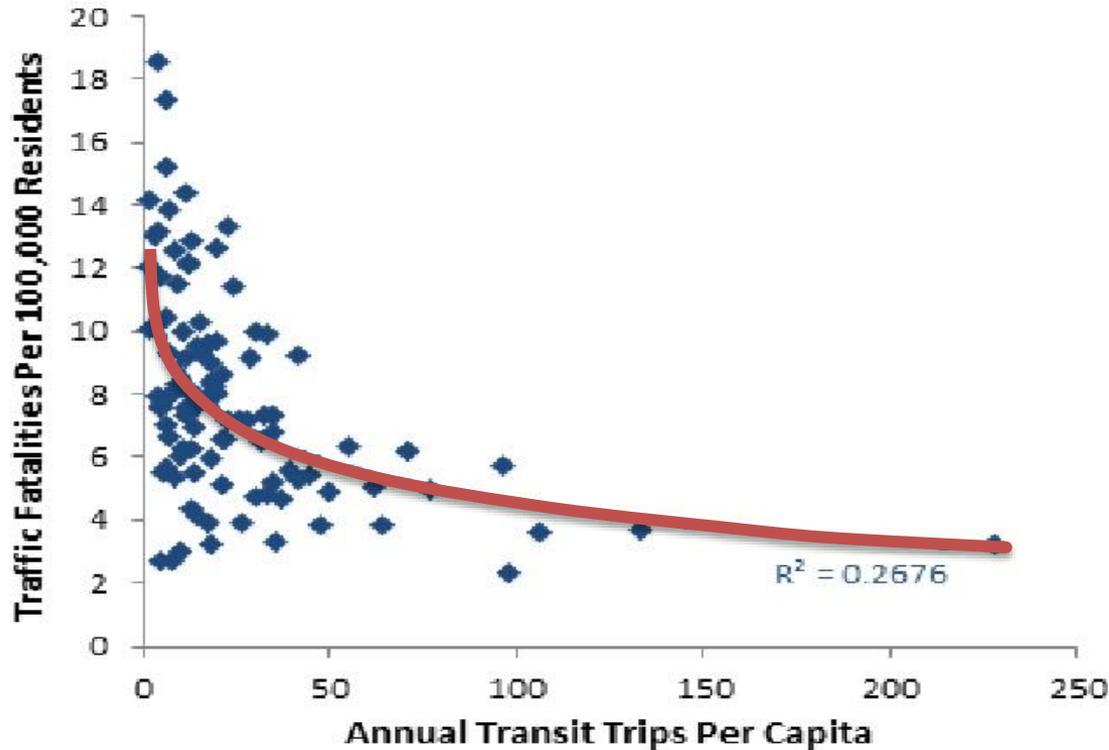
Among economically similar countries there is a strong positive relationship between per capita vehicle travel and traffic deaths. This can explain why the U.S. has the highest per capita traffic fatality rate, because we drive more than peer countries.

Traffic Fatalities Vs. Transit Travel



International data indicate that per capita crash rates tend to be lower in more transit-oriented cities. (Each dot indicates a major city)

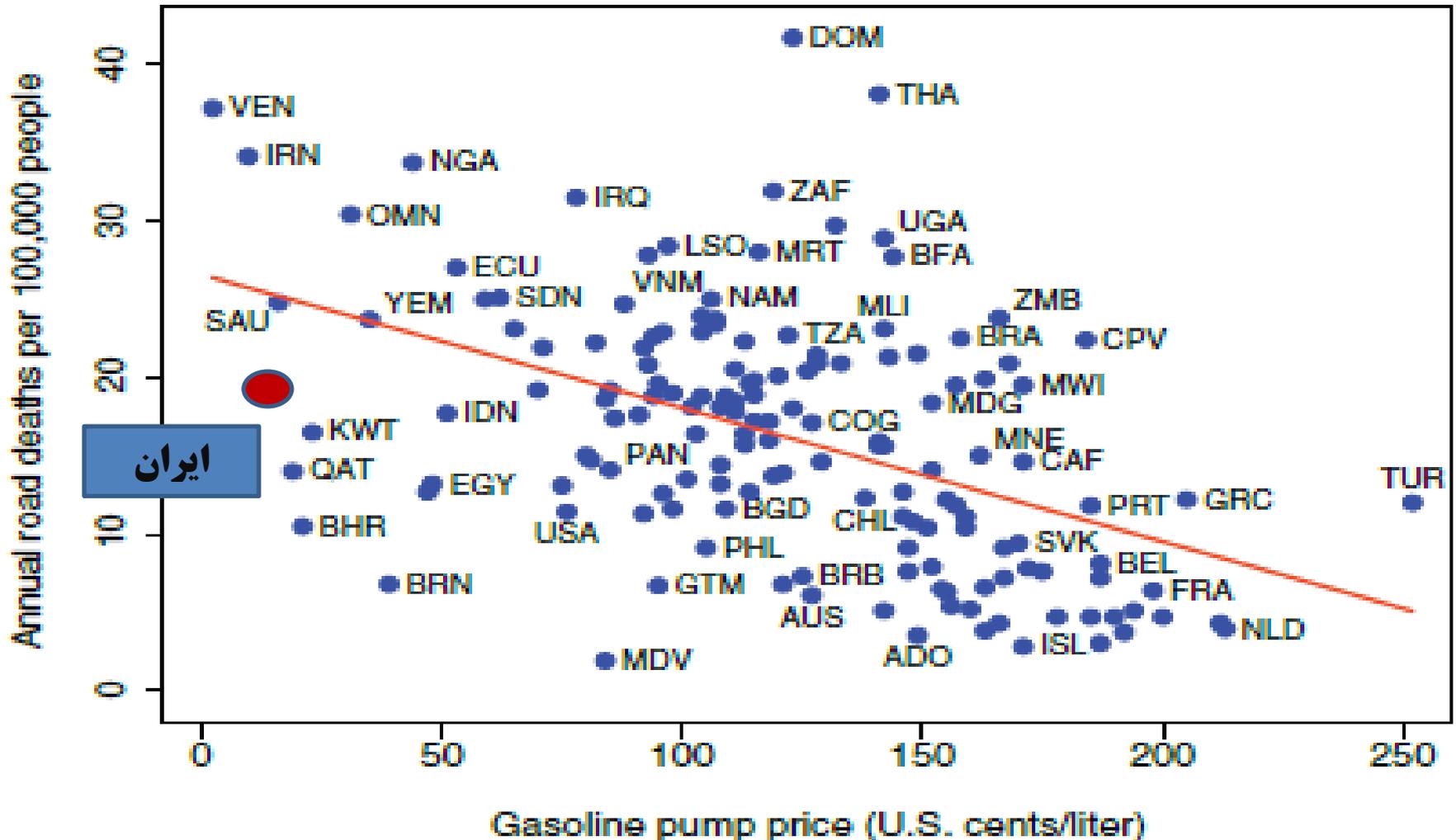
Traffic Fatalities Versus Transit Ridership for U.S. Urban Regions



This graph illustrates the relationship between per capita transit ridership and total (including pedestrian, cyclist, automobile occupant and transit passenger) traffic fatalities for 101 U.S. cities.

تأثیر قیمت سوخت بر شاخص‌های ایمنی

با توجه به آمار رسمی کشور تلفات ترافیکی در سال ۱۶۰۰۰ نفر می‌باشد که این عدد معادل ۲۰ نفر کشته در هر ۱۰۰ هزار نفر جمعیت است.



**کشته‌شدگان تصادفات رانندگی در ایران در مقایسه با
آمارهای جهانی در جایگاه خوبی قرار دارد**

گرچه

**با توجه به مساحت و طولانی بودن مسیرها (سفرها)
وضعیت می‌توانست بدتر باشد.**

کاهش قابل توجه تعداد کشته‌های جاده‌ای

از طریق

انتقال بخشی از بار جاده‌ای بر روی سیستم ریلی و

انتقال بخشی از مسافر معابر بر روی سیستم ریلی، هوایی و

اتوبوس‌ها

به ۱۳۰۰۰ کشته در سال در ۱۴۰۶

پرونامہ کاری ۳

راه کارهای کنترل و کاهش تصادفات رانندگی :

- انجام برنامه‌های عملیاتی ارتقای ایمنی راهها (action Plan) بر

مبنای پنج پایه (5 PILLARS)

- جهش کیفی و کمی در حمل و نقل عمومی همزمان با اصلاح قیمت سوخت

آیا تعداد کشته ها را می توان کاهش داد ؟

در سطح عملیاتی و ظرف ۱۰ سال نه ، اما در سطح استراتژیک میتوان تا ۹ هزار کشته تقلیل داد :

- انتقال بیشترین مقدار بار و مسافر روی ریل

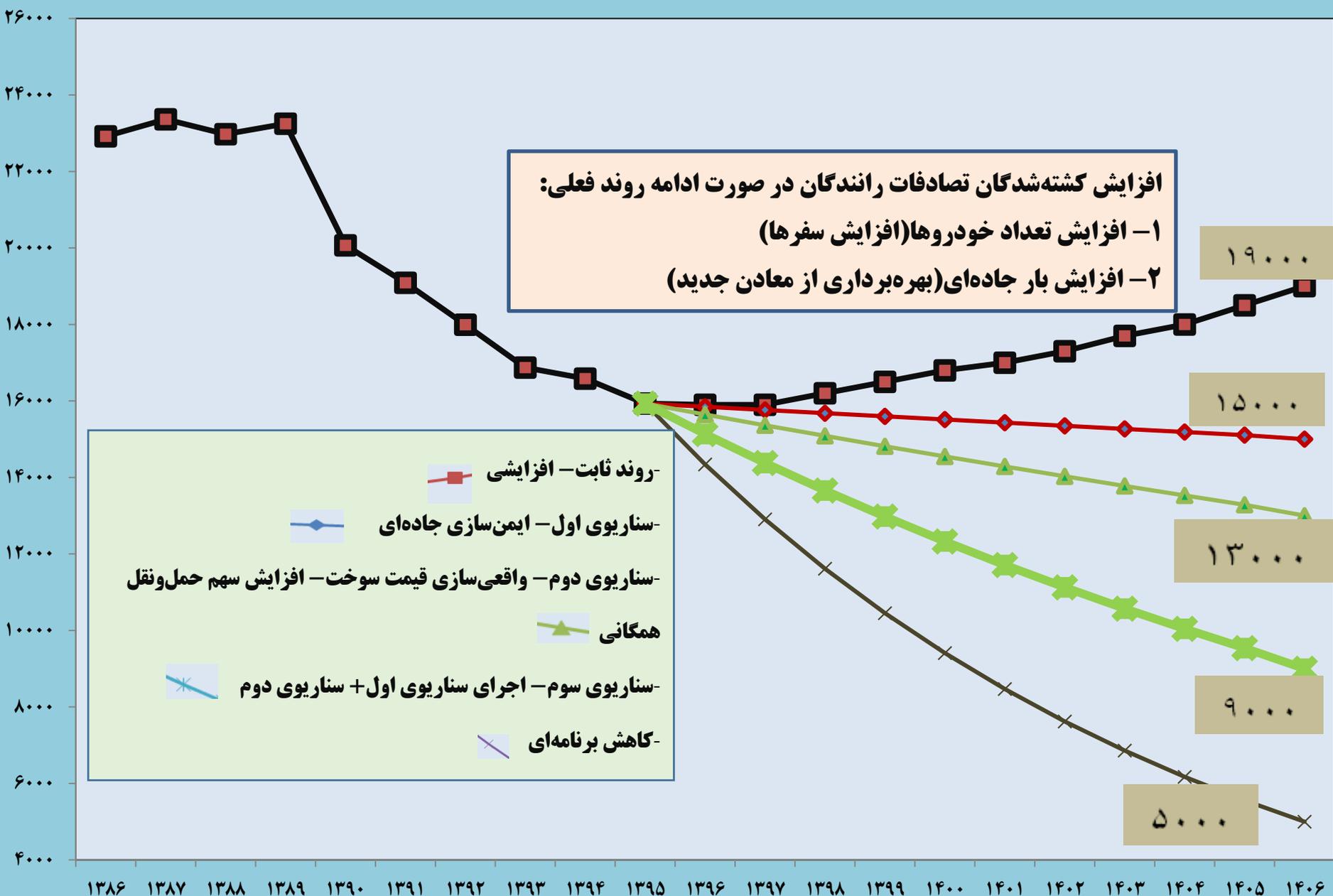
- انتقال بخشی از بار بر روی سیستم هوایی و

- افزایش قیمت سوخت و دادن مابه التفاوت به اجرای نقشه راه درون

شهری و برون شهری

- ایمن سازی جاده ای

پیش‌بینی کشته‌شدگان تصادفات رانندگی بر اساس سناریوهای مفروض



برنامه های اولی نوماه

مدت

تا پایان 1397

سناریوی شماره 2

افزایش سهم حمل و نقل همگانی و کاهش خودرومحوری

- افزایش ظرفیت استفاده از حمل و نقل ریلی (مسافری و بار)

- ایجاد و یا بازنگری قوانین / لوایح / طرح‌های بالا دست با محوریت افزایش سهم

حمل و نقل همگانی

- بازنگری در روند اخذ عوارض و اعمال بیمه خودرو

- ارتقاء مستمر کیفیت حمل و نقل همگانی

- توسعه حمل و نقل همگانی سبک

- مدیریت تقاضا

- محدودیت ساخت معابر درون شهری و حومه (با توجه به توسعه حمل و نقل عمومی)

برنامه توسعه خطوط ریلی در افق کوتاه‌مدت

عنوان	کیلومتر	میزان بار قابل جذب (میلیون تن / نفر)
خطوط فرعی	۶۵	۱۴.۵
خطوط دوم و تراک بندی	۳۲۰	۴
احداث ۲ پایانه ترکیبی ریلی - جاده‌ای	-	۴
احداث خطوط جدید.	۷۵۰	۱۱ میلیون تن
		۳ میلیون نفر
احداث خطوط حومه ای	۲۸۹	۲۲ میلیون نفر
جمع		

واقعی سازی قیمت سوخت

- در نظر گیری سازوکار و ابزارهای قانونی لازم جهت افزایش ۱۰ درصدی سالانه قیمت بنزین بصورت مستمر
- افزایش قیمت گازوئیل از ۳۰۰ تومان به ۵۰۰ تومان

برنامه های میان مدت

تا سال 1399

سناریوی شماره 2

افزایش سهم حمل و نقل همگانی و کاهش خودر و محوری

- افزایش ظرفیت استفاده از حمل و نقل ریلی (مسافری و بار)

- اعمال قوانین / لوایح / طرح‌های بالا دست با محوریت افزایش سهم حمل و نقل

همگانی

- توسعه حمل و نقل همگانی حومه‌ای

- ارتقاء مستمر کیفیت حمل و نقل همگانی

- مدیریت تقاضا

- اجرای سیاست توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی (TOD)

برنامه توسعه خطوط ریلی در افق میان مدت

عنوان	کیلومتر	میزان بار قابل جذب (میلیون تن / نفر)
خطوط فرعی	۱۰۵	۲۳.۵
خطوط دوم	۶۲۰	۷
احداث ۵ پایانه ترکیبی ریلی-جاده‌ای	-	۱۰
احداث خطوط جدید	۳۰۰	۴
احداث خطوط حومه ای	۲۴۸	۳۲ میلیون نفر
جمع		

واقعی سازی قیمت سوخت

- افزایش ۱۰ درصدی سالانه قیمت بنزین بصورت مستمر
- افزایش ۱۵ درصدی سالانه قیمت گازوئیل بصورت مستمر

برنامه های بلند مدت

تا سال 1406

سناریوی شماره 2

افزایش سهم حمل و نقل همگانی و کاهش خودر و محوری

- افزایش ظرفیت استفاده از حمل و نقل ریلی (مسافری و بار)
- ارتقاء مستمر کیفیت حمل و نقل همگانی
- توسعه حمل و نقل همگانی حومه‌ای
- مدیریت تقاضا
- راه‌اندازی چهار خط اکسپرس و اشاعه آن در شهرهای دیگر
- اجرای سیاست توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی (TOD)

برنامه توسعه خطوط ریلی در افق بلندمدت

میزان بار قابل جذب (میلیون تن / نفر)	کیلومتر	عنوان
۱۲ میلیون تن	۳۰۰۰	برقی سازی
۶ میلیون نفر		
۴۰	۱۳۵	خطوط فرعی
۱۴	۱۲۲۵	خطوط دوم
۱۴	—	احداث ۵ پایانه ترکیبی ریلی - جاده‌ای
۱۵ میلیون تن	۱۳۸۷	احداث خطوط جدید
۱.۵ میلیون نفر		
۱۹.۵ میلیون نفر	۱۴۶۵	خطوط سریع السیر
جمع		

واقعی سازی قیمت سوخت

- افزایش ۱۰ درصدی سالانه قیمت سوخت بصورت مستمر
- افزایش ۱۵ درصدی سالانه قیمت گازوئیل بصورت مستمر

برنامه توسعه بخش هوایی

- نیاز به خرید هواپیماهای جدید به منظور افزایش شبکه پروازی داخلی در شهرهای کشور
- نیاز به احداث پایگاه در شهرهای کشور برای افزایش تعداد پروژه‌ها (ایجاد ۱۵ پایگاه در برنامه ریزی پنج ساله شرکت هما قرار دارد)
- تأمین سیستم تعمیر و نگهداری هواپیماها (ایجاد ۳ پایگاه تعمیر و نگهداری در شمال، مرکز و جنوب کشور در برنامه کوتاه مدت و ایجاد ۹ پایگاه در برنامه های بلند مدت شرکت هما)
- در صورت افزایش پایگاه های شهری در فرودگاه های کشور نیاز به خرید تجهیزات کمکی فرودگاهی برای هواپیماهای موجود

جدول هزینه‌های موردنیاز به منظور افزایش پروازهای داخلی بین شهری

ردیف	موارد	تعداد
۱	خرید هواپیما تا افق ۱۴۰۰	۸۵ فروند
۲	ایجاد ۱۵ پایگاه منطقه‌ای	۱۵
۳	ایجاد ۳ پایگاه تعمیر و نگهداری	۳
۴	خرید ۳ پایگاه تعمیر و نگهداری	--
مجموع		

الزامات ۸ گانه اجرای نقشه راه

برای اجرای نقشه راه و دستیابی به افق برنامه در سه بازه زمانی، نیاز به الزاماتی چند در خصوص تامین اعتبار، نیروی انسانی و حمایت‌های قانونی از سوی دولت و مجلس شورای اسلامی دارد.

1. تا زمان کاهش میزان تلفات جاده ای به ۱۲ هزار نفر، جلسات کمیسیون هر ماه یکبار و تا زمان کاهش میزان تلفات جاده‌ای به ۹ هزار نفر، هر ۳ ماه یکبار در حضور رئیس جمهور محترم یا معاون اول ایشان برگزار گردد.
2. مجموعه اقدامات و نتایج بصورت ۳ ماه یک بار ارزیابی شده و دلایل موفقیت یا عدم موفقیت توسط وزارت راه و شهرسازی به دولت گزارش گردد.
3. حمایت لازم از کمیسیون ایمنی راه‌های کشور (متولی مدیریت ایمنی) صورت پذیرد. این پشتیبانی از لحاظ تقویت جایگاه به منظور فراهم‌شدن شرایط پیاده‌سازی مصوبات، تامین اعتبار مورد نیاز و نیروی انسانی می‌باشد.

الزامات ۸ گانه اجرای نقشه راه

۴. پشتیبانی مالی مناسب برای اجرای نقشه راه صورت پذیرد.

- در آمد ناشی از افزایش قیمت سوخت نسبت به قیمت سال ۹۶ به اجرای نقشه راه اختصاص خواهد یافت.

- نحوه هزینه کرد مزاد در آمد واقعی سازی قیمت سوخت برای اجرای نقشه راه مطابق با آئین نامه ای خواهد بود که دو ماه پس از تصویب آن در دولت توسط وزارت راه و شهر سازی تهیه خواهد شد.

- مزاد هزینه های مورد نیاز برای اجرای نقشه راه از سایر منابع توسط سازمان برنامه و بودجه در موعد پیشنهادی وزارت راه و شهر سازی تامین گردد.

۵. پیشنهاد می گردد در اجرای سناریوی واقعی سازی قیمت سوخت، از ظرفیت کارت های هوشمند سوخت در تخصیص سهمیه و همچنین افزایش قیمت برای سوخت غیر سهمیه ای استفاده گردد. برای اینکار افزایش پلکانی قیمت سوخت به موازات بکارگیری کارت سوخت صورت پذیرد.

الزامات ۸ گانه اجرای نقشه راه

۶- نقشه راه بعد از ۲ سال مورد بازنگری قرار خواهد گرفت و اصلاحات لازم بر مبنای مطالعات صورت خواهد پذیرفت.

۷- ارتقای سطح کمی و کیفی حمل و نقل عمومی برونشهری و درونشهری و تعدیل قیمت سوخت دو موضوعی است که باید در بسته مشترک در نظر گرفته شود و هر یک از آنها به تنهایی نتیجه ای در بر نخواهد داشت.

۸- تولید خودروی شخصی کنترل و سیاست تولید خودرو بر صادرات و تولید ناوگان عمومی (ریلی و مسافری) متمرکز گردد.

• نکته مهم: دستیابی به هدف تعیین شده در ارتباط با هر یک از سناریو ها صرفا در صورتی امکان پذیر خواهد بود که کلیه الزامات ۸ گانه اجرای نقشه راه طبق برنامه فراهم گردد.

برنامه‌های اجرایی لازم‌الاجرا

ردیف	موضوع	اقدام	دستگاه مسؤل	بازه زمانی
۱	تقویت جایگاه کمیسیون ایمنی راهها	تقویت نهاد راهبر در مدیریت ایمنی و تخصیص اعتبار سالیانه	وزارت راه و شهرسازی (دولت)	۶ ماه
۲		تقویت پشتوانه علمی کمیسیون ایمنی راهها	وزارت راه و شهرسازی (دولت)	۶ ماه
۳	تصویب برنامه اجرایی ارتقای ایمنی راه			۶ ماه
۴	راه‌اندازی مرکز واحد پاسخگویی و اطلاع‌رسانی حوادث	تشکیل اورژانس ملی – SOS	وزارت بهداشت	یک‌سال
۵	تقویت اعمال قوانین و مقررات بویژه مدیریت سرعت – کمربند و کلاه ایمنی	افزایش اعمال رندمی مقررات و کنترل‌های کنار جاده	پلیس راهور ناجا	یک‌سال
۶		اعمال مقررات در مدیریت سرعت	پلیس راهور ناجا	مستمر
۷		اعمال مقررات در استفاده از کلاه و کمربند ایمنی	پلیس راهور ناجا	مستمر
۸		راهکارهای شناسایی و برخورد با تخلفاتی که تاکنون شناسایی نشدند.	پلیس راهور ناجا	یک‌سال
۹	معاینه فنی ناوگان سنگین عمومی	بازنگری در نحوه معاینه فنی ناوگان سنگین عمومی	وزارت راه – وزارت کشور	یک‌سال
۱۰	ارتقای ایمنی شبکه راهها	رفع و اصلاح نقاط پرتصادف شبکه راهها	وزارت راه – وزارت کشور	دو سال
۱۱		نصب و نگهداری مستمر علائم و تجهیزات ایمنی در شبکه راهها با اولویت کردیدورهای با ریسک بالا	وزارت راه	مستمر

برنامه‌های اجرایی لازم‌الاجرا

ردیف	موضوع	اقدام	دستگاه مسئول	بازه زمانی
۱۲	ارتقای توان عملیاتی وزارت بهداشت	حضور به موقع در صحنه حوادث	وزارت بهداشت	دو سال
۱۳		ارتقای زیرساخت و نیروی انسانی آموزش دیده در بیمارستانها	وزارت بهداشت	دو سال
۱۴	توسعه حمل و نقل عمومی - محدودیت در توسعه زیرساخت‌های معابر درون شهری	توسعه و تکمیل پروژه‌های ریلی در دست ساخت با اولویت حومه‌ای	وزارت راه - وزارت کشور	دو سال
۱۵		توسعه سیستم اتوبوس‌رانی حومه‌ای	وزارت راه - وزارت کشور	دو سال
۱۶	مطالعات و ارزیابی اقدامات	مطالعه گسترده در زمینه نقشه ایمنی کاهش تصادفات رانندگی و مجروحان	کمیسیون ایمنی راهها	۱ سال
۱۷		مطالعه رفع تخلفات اجباری در کلان‌شهرها و ارایه راهکارهای اجرایی	کمیسیون ایمنی راهها	۱ سال
۱۸		مطالعه تطبیقی نحوه ثبت آمار سوانح رانندگی راه‌های اختصاصی - فرعی - ...	کمیسیون ایمنی راهها	۱ سال
۱۹		مطالعه تطبیقی جایگاه، وظایف و ساختار نهاد راهبر ایمنی در کشورهای مختلف دنیا	کمیسیون ایمنی راهها	۱ سال
۲۰		مطالعه میزان اثرگذاری و اقدامات ضروری برای ارتقای ایمنی موتورسیکلت‌سواران	کمیسیون ایمنی راهها	۲ سال
۲۱		مطالعه میزان اثرگذاری و اقدامات ضروری برای ارتقای ایمنی عابران پیاده	کمیسیون ایمنی راهها	۲ سال

برنامه‌های اجرایی لازم‌الاجرا

ردیف	موضوع	اقدام	دستگاه مسؤل	بازه زمانی
۲۲	استانداردهای ۸۵ گانه تولید خودرو	اجرای استانداردهای ۸۵ گانه تولید خودروهای داخلی	وزارت صمت	۸ سال
۲۳	حفاظ‌های ایمنی وسایل نقلیه سنگین	نصب حفاظ‌های ایمنی وسایل نقلیه سنگین در دست بهره‌برداری	وزارت راه- وزارت صمت	۲ سال
۲۴	سنجش سلامت رانندگان عمومی	اعمال شرایط سختگیرانه در گزینش و صدور مجوز رانندگان حرفه‌ای بخش عمومی	وزارت کشور- وزارت راه	۲ سال
۲۵	تجهیزات هشدار خواب آلودگی راننده	نصب تجهیزات هشدار خواب در داخل اتوبوس‌های عمومی بین‌شهری	وزارت صمت- وزارت راه	۲ سال
۲۶	دوره‌های آموزشی شغلی	اجرای دوره‌های آموزشی شغلی ویژه برای رانندگان ناوگان عمومی جاده‌ای و لکوموتیورانان برای کنترل عملکرد آنها و ارتقای ایمنی	وزارت راه	مستمر

اعتبارات – الزامات

اجرای نقشه راه

اعتبار – بودجه مورد نیاز برای پیاده‌سازی نقشه راه

• بر اساس برنامه‌های اجرایی در سه افق کوتاه‌مدت، میان مدت و بلندمدت، اعتبار مورد نیاز:

• جهت اجرای سناریوی یک، ۱۳۰ هزار میلیارد تومان،

• جهت اجرای سناریوی دو، ۱۵۰ هزار میلیارد تومان

• و جهت اجرای سناریوی سه، حدود ۲۸۰ هزار میلیارد تومان

تا پایان سال ۱۴۰۶ برآورد می‌گردد که جزئیات آن موجود است.

اعتبار-بودجه پیاده‌سازی ACTION PLAN

بر آورد هزینه (میلیارد تومان)				دستگاه مسؤل	موضوع
جمع کل	بلندمدت	میان مدت	کوتاه مدت		
۲۵	-	۱۰	۱۵	دیبر خانه کمیسیون ایمنی راهها	امور اجتماعی، آموزش و فرهنگ
۱۱۱۰۸	۴۶۴۶	۱۱۸۱	۵۲۸۱	وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی	امداد و نجات و فوریت‌های پزشکی
۲۴۵۷۰	۹۷۲۵	۷۹۳۵	۶۹۱۰	سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای	مهندسی ایمنی راه
۰	۰	۰	۰	سازمان ملی استاندارد ایران	ناوگان
۸۶۹۰۶۹	۰	۰	۸۶۹۰۶۹	پلیس راهور ناجا	قوانین و مقررات ترافیکی
۹۳۰۸۵	۵۴۶۵۱	۱۸۹۶۷	۱۹۴۶۷	وزارت کشور	ایمنی درون شهری
۱۲۹۰۰۰				مجموع	

سناریوی تغییر قیمت سوخت

سناریوی ۱ تغییر قیمت سوخت

قیمت بنزین سالانه ۱۰ درصد افزایش خواهد یافت و در افق ۱۴۰۶ به ۲۵۹۴ تومان در لیتر خواهد رسید.

قیمت گازوئیل در سال اول به ۵۰۰ افزایش و بعد از آن سالانه ۱۵ درصد افزایش خواهد یافت و در افق ۱۴۰۶ به ۱۷۵۹ تومان در لیتر خواهد رسید.

میزان مصرف سوخت در طول ۱۰ سال افق طرح، ثابت در نظر گرفته شده است.

محاسبه میزان مازاد در آمد حاصل از واقعی سازی قیمت سوخت – به قیمت ثابت سال ۹۶

بر اساس آمار رسمی (سالنامه انرژی وزارت نیرو)، میزان مصرف سوخت بخش حمل و نقل در سال ۱۳۹۴ به شرح زیر است:

□ مصرف بنزین بخش حمل و نقل: ۲۵/۷۹۷ میلیارد لیتر

□ مصرف بنزین کل کشور: ۲۵/۹۱۵ میلیارد لیتر

❖ مصرف گازوئیل بخش حمل و نقل: ۱۷/۴۳ میلیارد لیتر

❖ مصرف گازوئیل کل کشور: ۳۰/۷۰۰ میلیارد لیتر

فرضیات:

– مجموع در آمد مازاد حاصل از واقعی سازی قیمت سوخت – به قیمت ثابت سال ۹۶

– ۱۵۹۰۰۰ میلیارد تومان

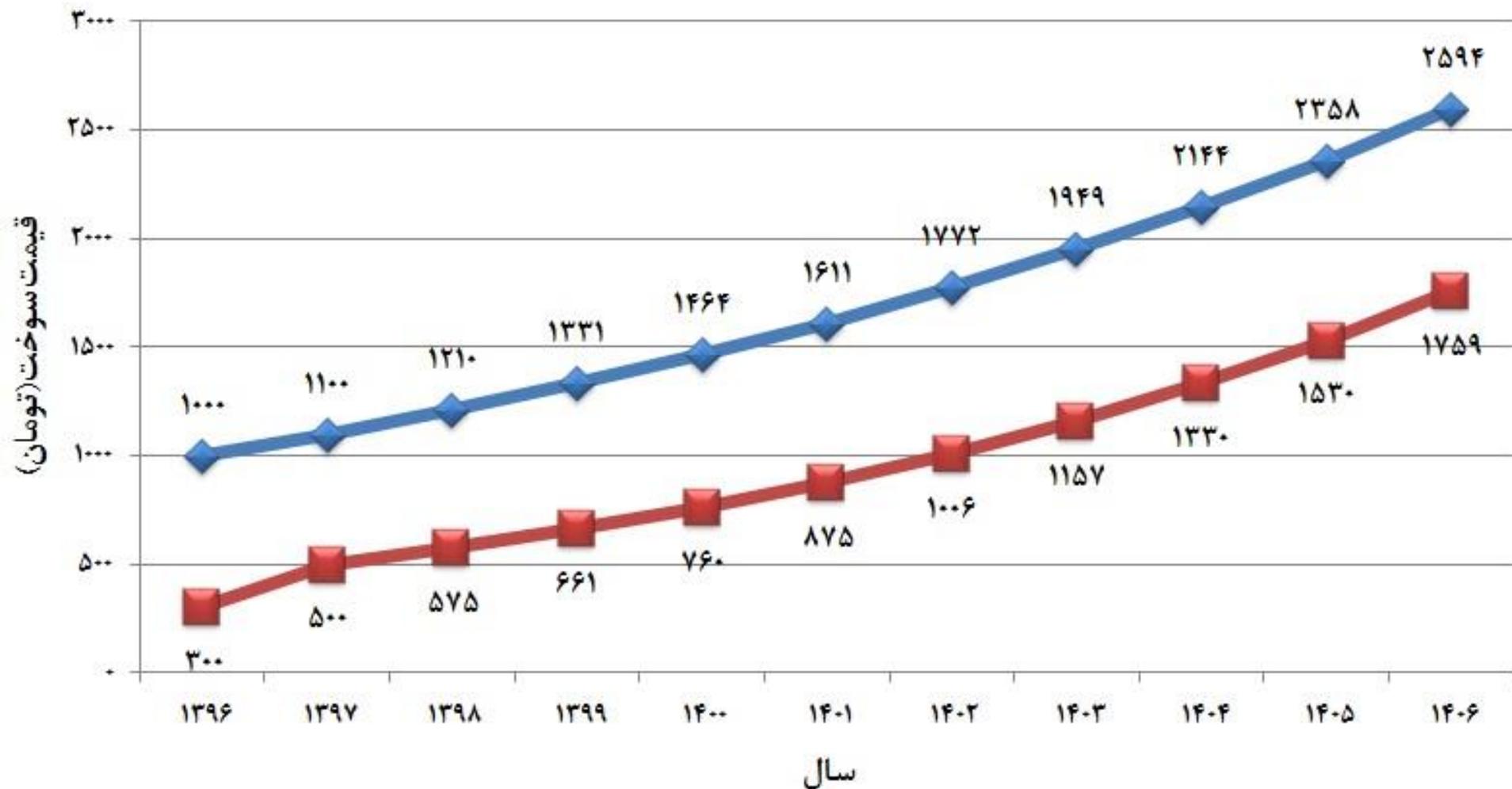
– مجموع در آمد مازاد حاصل از واقعی سازی قیمت سوخت – به قیمت جاری

– ۳۱۹۰۰۰ میلیارد تومان

افزایش قیمت سوخت در هر سال - به قیمت ثابت سال ۹۶

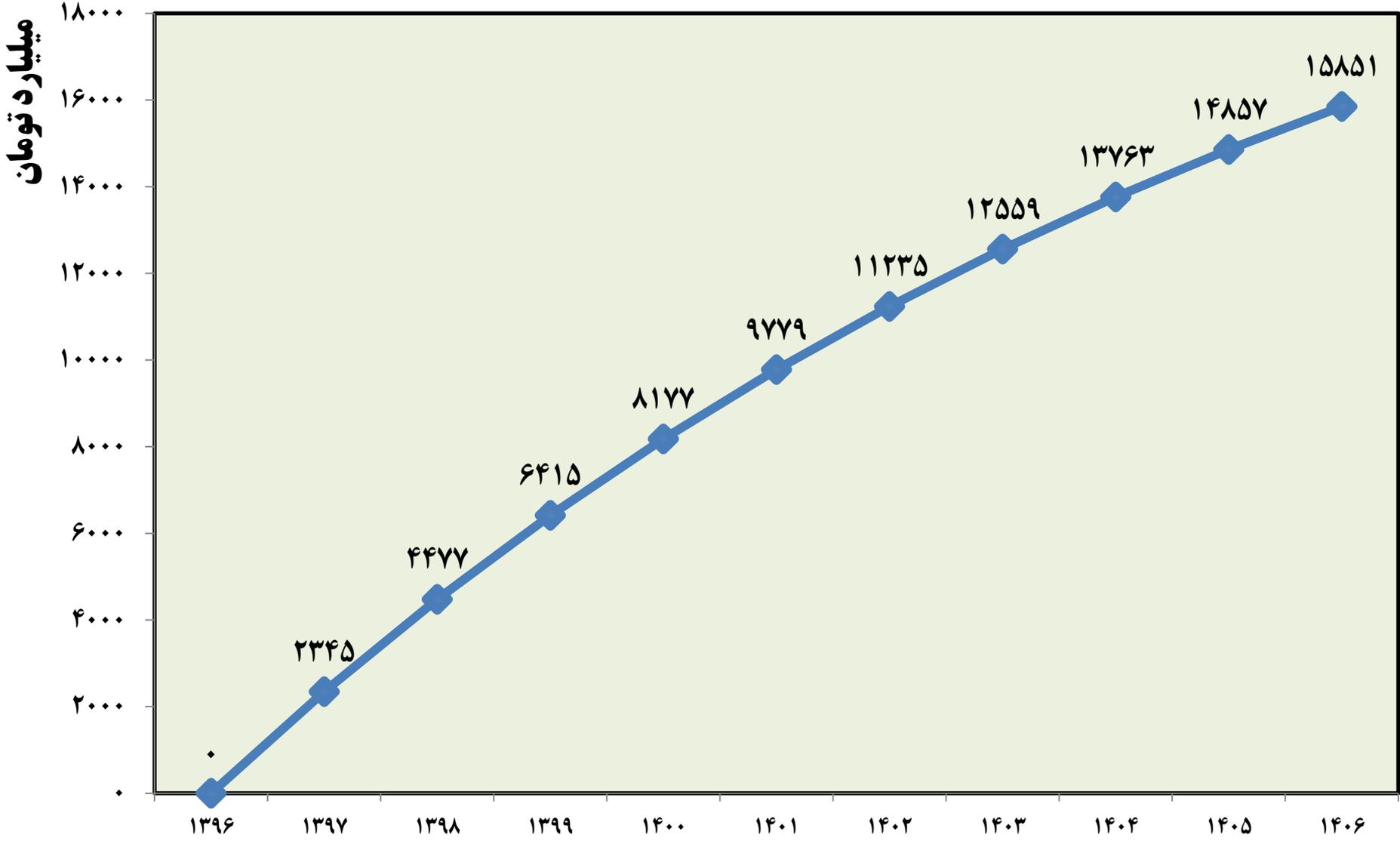
روند افزایش سالیانه قیمت سوخت تا سال ۱۴۰۶

بنزین گازوئیل



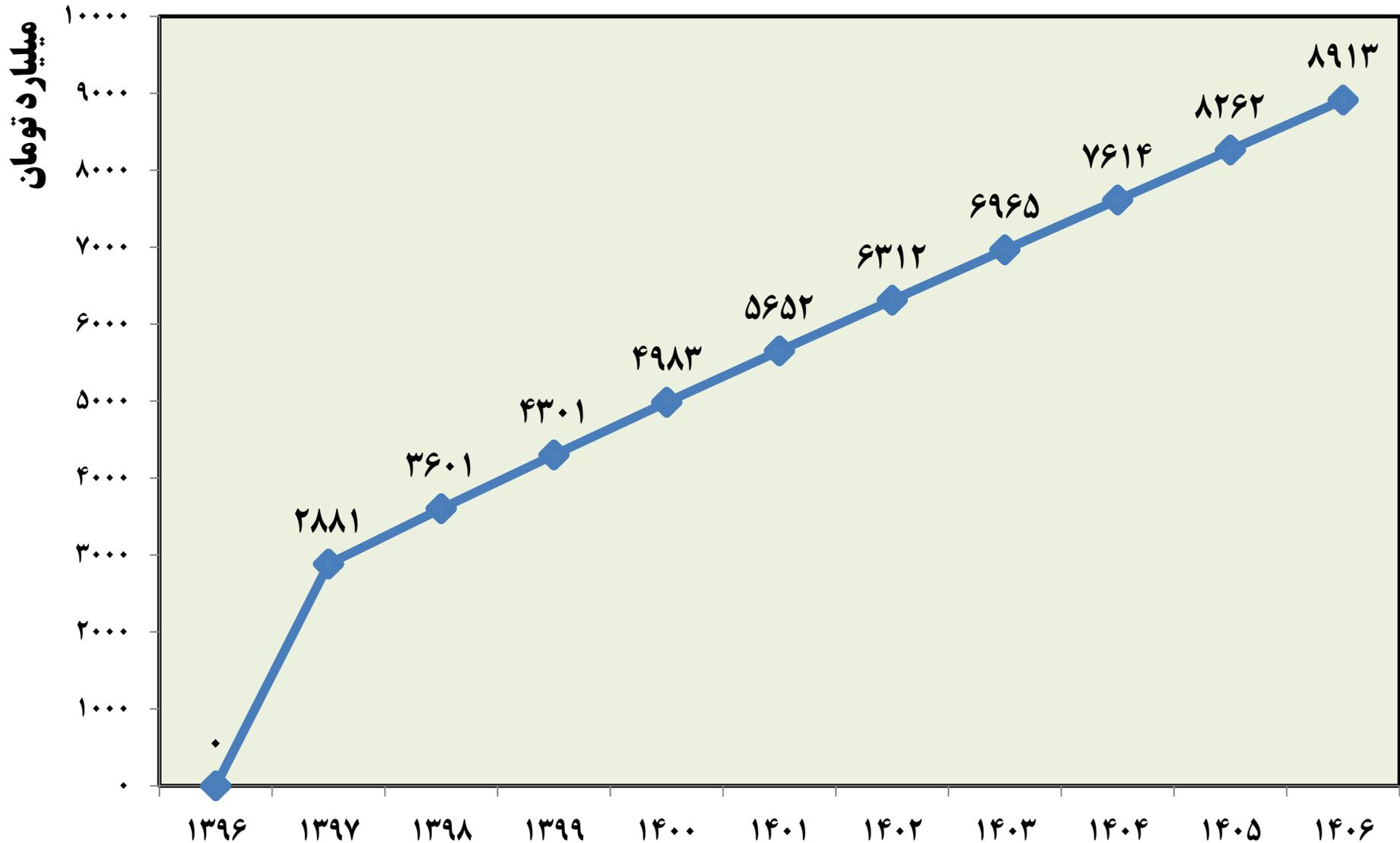
محاسبه میزان مازاد در آمد سالانه حاصل از واقعی سازی قیمت بنزین - به قیمت ثابت سال ۹۶

سناریوی ۱ - مازاد در آمد فروش بنزین



محاسبه میزان مزاد در آمد حاصل از واقعی سازی قیمت گازوئیل – به قیمت ثابت سال ۹۶

سناریوی ۱ مزاد در آمد فروش گازوئیل



سناریوی دو تغییر قیمت سوخت

قیمت بنزین سالانه ۱۵ درصد افزایش خواهد یافت و در افق ۱۴۰۶ به ۴۰۴۶ تومان در لیتر خواهد رسید.

قیمت گازوئیل در سال اول به ۶۰۰ افزایش و بعد از آن سالانه ۲۰ درصد افزایش خواهد یافت و در افق ۱۴۰۶ به ۳۰۹۶ تومان در لیتر خواهد رسید.

میزان مصرف سوخت در طول ۱۰ سال افق طرح، ثابت در نظر گرفته شده است.

محاسبه میزان مازاد در آمد حاصل از واقعی سازی قیمت سوخت – به قیمت ثابت سال ۹۶

بر اساس آمار رسمی (سالنامه انرژی وزارت نیرو)، میزان مصرف سوخت بخش حمل و نقل در سال ۱۳۹۴ به شرح زیر است:

□ مصرف بنزین بخش حمل و نقل: ۲۵/۷۹۷ میلیارد لیتر

□ مصرف بنزین کل کشور: ۲۵/۹۱۵ میلیارد لیتر

❖ مصرف گازوئیل بخش حمل و نقل: ۱۷/۴۳ میلیارد لیتر

❖ مصرف گازوئیل کل کشور: ۳۰/۷۰۰ میلیارد لیتر

فرضیات:

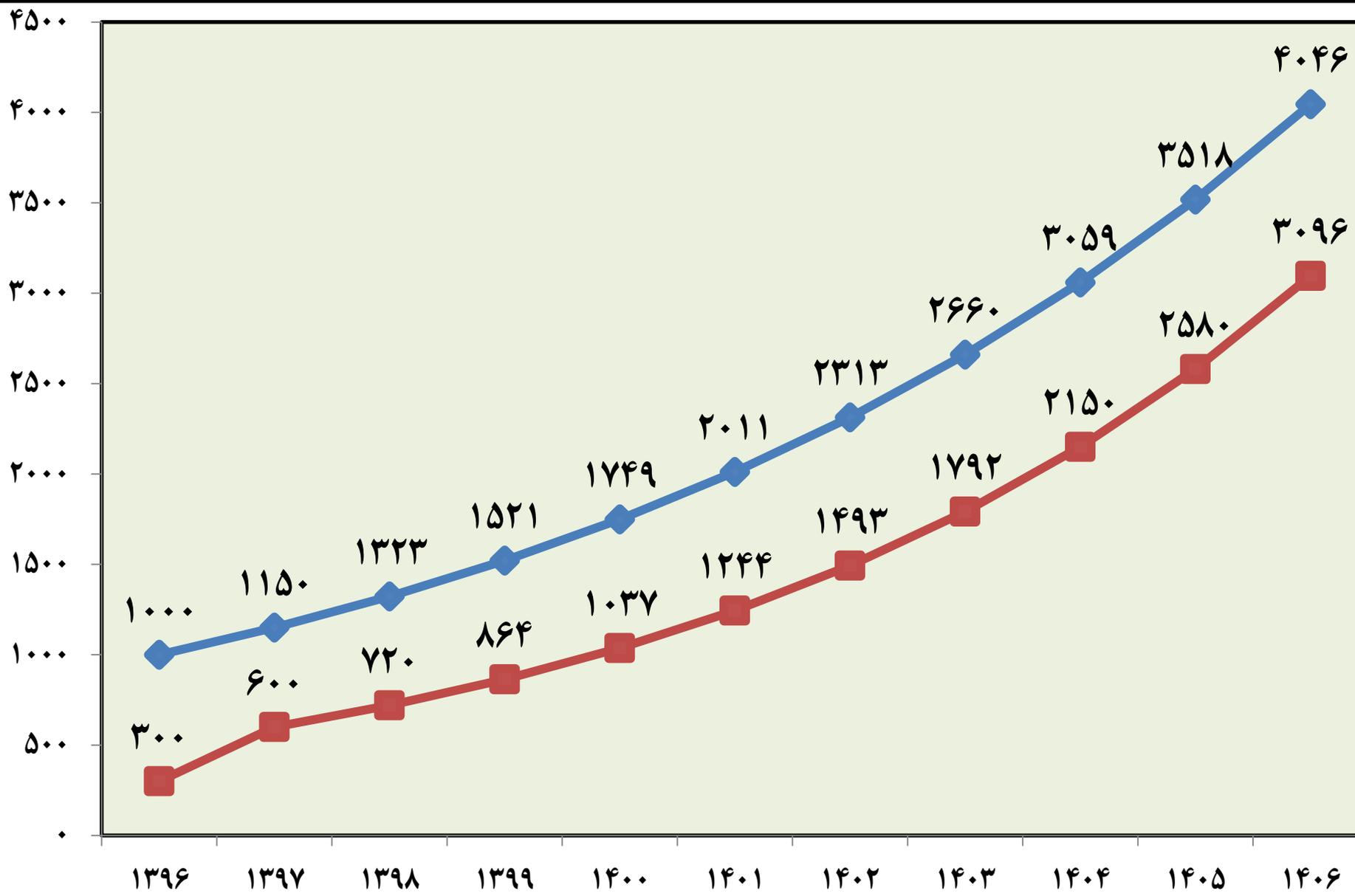
– مجموع در آمد مازاد حاصل از واقعی سازی قیمت سوخت – به قیمت ثابت سال ۹۶

– ۲۷۶۰۰۰ میلیارد تومان

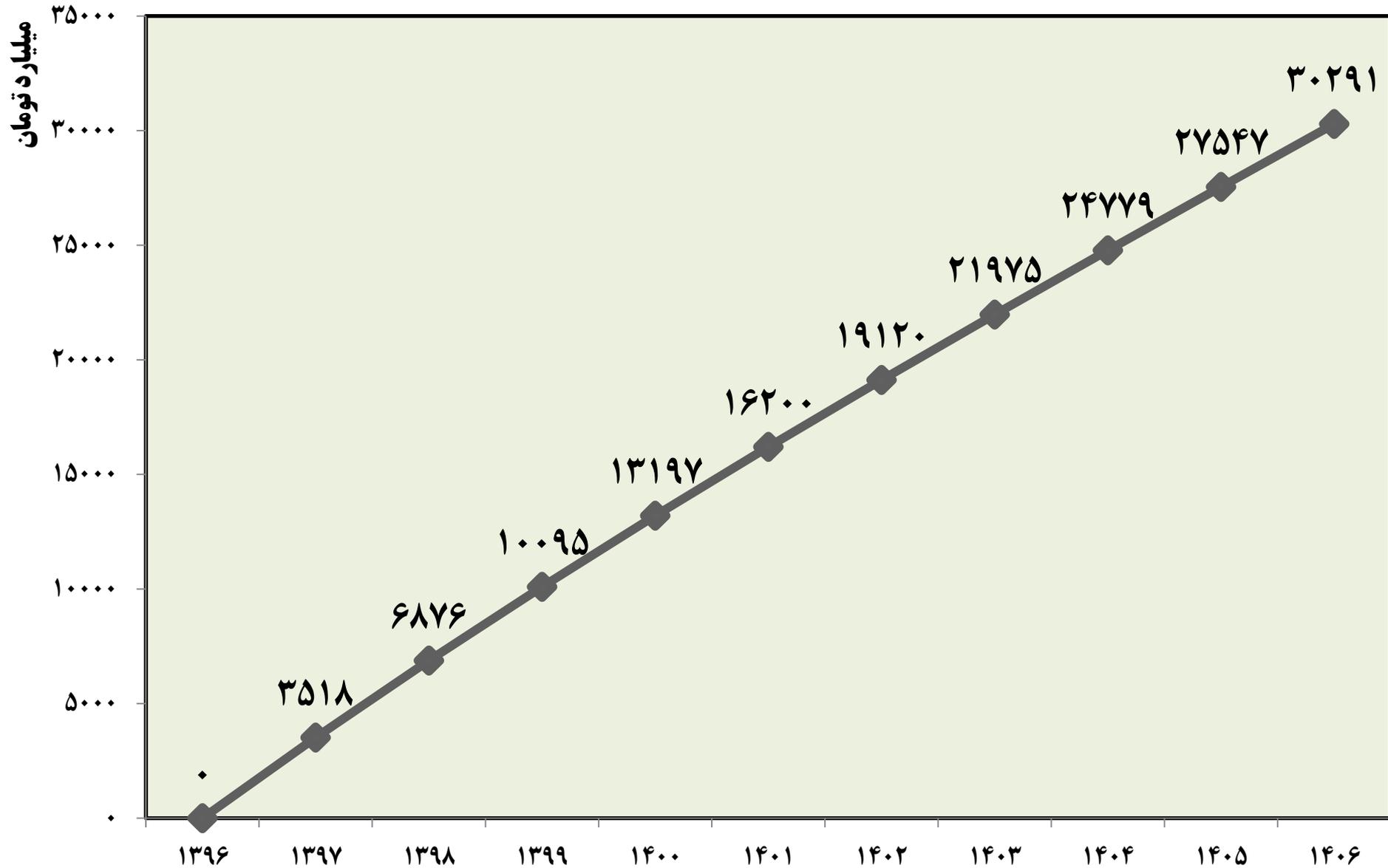
– مجموع در آمد مازاد حاصل از واقعی سازی قیمت سوخت – به قیمت جاری

– ۵۶۴۰۰۰ میلیارد تومان

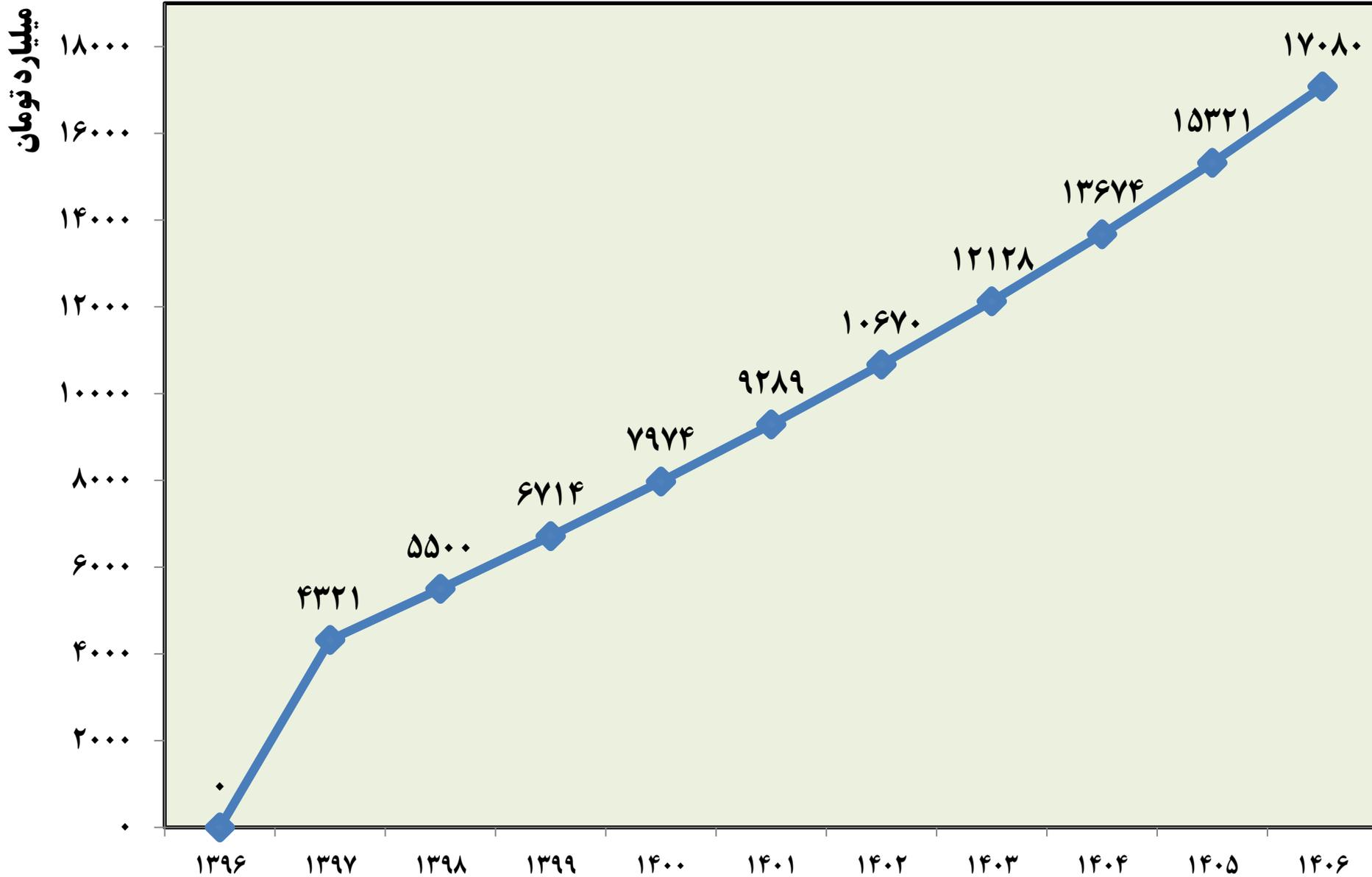
افزایش قیمت سوخت در هر سال؛ سناریوی ۲- به قیمت ثابت سال ۹۶



سناریوی ۲- افزایش سالانه ۱۵ درصدی قیمت بنزین



سناریوی ۲- افزایش سالانه ۲۰ درصدی قیمت گازوئیل



افزایش قیمت سوخت صرفاً بعنوان منبع تامین مالی نمی باشد،

بلکه عامل تاثیرگذار در کاهش تلفات است

به این معنی که

اگر تامین مالی نقشه راه صورت گیرد

و با فرض عدم تغییر قیمت سوخت

به هدف تعیین شده در نقشه راه برای کاهش تلفات نمی رسیم.

روش پیشنهادی برای جلوگیری از عوارض منفی اجتماعی و اقتصادی

افزایش قیمت سوخت در اکثر کشورها قیمت خودرو پایین و هزینه استفاده از آن

بالا می‌باشد

بنابراین می‌توانیم همزمان این اقدامات را در داخل کشور انجام دهیم

به این معنی که هر سال ۱۵ تا ۲۰ درصد از تعرفه خودرو وارداتی کم و به همین

مقدار به قیمت سوخت اضافه شود.

تقدیر و تشکر

• از کلیه همکاران در پلیس راهور ناجا، سازمان اورژانس کشور، وزارت صحت، سازمان ملی استاندارد، وزارت کشور، سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، سازمان برنامه و بودجه، شرکت راه آهن ج.ا.ا، شهرداری تهران، قوه قضائیه، بیمه مرکزی و وزارت راه و شهرسازی و دبیرخانه کمیسیون ایمنی راه‌های کشور که در تهیه این گزارش همکاری مناسبی داشته‌اند، تشکر می‌نماییم.

• امید می‌رود با اجرای نقشه راه پیش‌روی، گام‌های اساسی در بهبود وضعیت ایمنی، کنترل تصادفات و کاهش کشته‌شدگان (و در آینده کاهش مجروحین) برداشته شود.