

# HSM Associates

برنامه ریزی ترابری و مشاورین مهندسی تردد  
(Transport Planning and Traffic Engineering Consultants)

تعلیم و تربیت ویژه ایمنی جاده

PO Box 4082  
Dunstable  
LU6 3TD UK

enquiries & information National Access Numbers:

Tel. +44 (0) 870 01 01 370 Fax +44 (0) 870 01 01 371

e. Mail: [info@hsmassociates.eu](mailto:info@hsmassociates.eu)

[www.hsmassociates.eu](http://www.hsmassociates.eu)

[www.roadsafety-education.com](http://www.roadsafety-education.com)  
[www.transport-21st-century.com](http://www.transport-21st-century.com)

Publishers registered No. 1 902 154  
[www.safe-driving.org](http://www.safe-driving.org)

## ایمنی جاده و مشکلات تراکم تردد در ایران

من متخصص و مشاوره ای که ساکن انگلستان هستم و تجربه ای بسیار زیاد در بریتانیا و خارج از آن در زمینه ایمنی جاده/ترابری دارم. به عنوان یک ایرانی که مسایل کشورم برایم مهم می باشد، گسترش جاده های ترابری را در ایران دنبال می کنم.

برای مدت زیادی است که من نگرانی خود را ابراز کرده و در زمینه آمار مصدومین در جاده های ایران هشدار داده ام. همچنان کوشش کرده ام که با اعمال نفوذ، عامل فشار شده و باعث بهبود رفتار تردد کنندگان و ایمنی جاده در ایران بشوم.

به هر حال اینک خشنود هستم که مسئله را جدی گرفته اند و قدمهایی برداشته می شود که شرایط ایمنی را در جاده های ایران بهتر سازد.

دستیابی مقامات ایران به حمایت مالی از بانک جهانی در مورد بهبود سازی ایمنی جاده ها قابل ستایش است.

من صادقانه آرزومند هستم که از این موقعیت به نحو احسن و به بهترین شیوه استفاده شود که تغییرات قابل توجه ای در زمینه بهبودی ایمنی جاده ها که ثبت شده، و کم ساختن آمار مصدومین در جاده های ایران را میسر سازد.

کارشناسی ای که در این نامه ابراز شده نتیجه مشاهدات، یافته ها و بررسی مشکلات در دراز مدت بوده است. بسیاری از همکاران من که در مورد تردد و ترابری در ایران و یا شرایط مشابه به آن آگاهی بسیار دارند با این بررسی و نتیجه های آن موافق هستند.

با وجود این، موردهای مطرح شده نظرهای شخصی من بوده و لزوماً نمایانگر سازمان ویژه ای نیست.

در این نامه خلاصه ای از شرح برنامه هایی که به گمان من می توان از این موقعیت به بهترین شیوه برای بهبود ایمنی در جاده ها و کم ساختن آمار مصدومین در خیابان های ایران بشود، آمده است.

تردد و ترابری با اطمینان و با کارآیی بالا راز موفقیت اقتصاد پر رونق تمامی کشورها می باشد. گذشته از این ارزشی که جامعه به جان آدمی و صدمه جدی نخوردن به آن می دهد را با برتری دادن به کم ساختن آمار مصدومین در خیابان هایمان باید لمس شود.

HSM Associates

1982-2002

20 years of excellence in Road Safety

Chairman: M. Nahvi BSc(Hons), MSc(Eng), MIEE, ADI, DipHE, MIHT, MAETT, MIAM

آگاهی های بسیار زیادی توسط متخصصین تجربی وجود دارد که بیانگر این امر می باشد که بهتر ساختن شیوه رفتاری رانندگان به کم ساختن تراکم تردد کمک می کند که در نتیجه به اقتصاد کشور کمک می شود. همچنین من شکی ندارم که بهینه سازی امنیت جاده ها نگاره کشور را بهتر نشان می دهد.

اما شورجخانه در زمان کنونی جاده های ایران جزو خطرناکترین جاده های دنیا می باشند. ایران یکی از بالاترین آمار مصدوم شدگان در خیابان را دارد. گزارش می شود که در خیابان های ایران هر 40 دقیقه یک فرد کشته می شود.

هر گونه تردد مردم و اجناس به شیوه مطمئن و با کارآیی بالا با چالشی بس بزرگ همراه می باشد.

در آغاز شیوه هایی که مسایل مربوط به بهتر ساختن امنیت جاده را در بر می گیرد شرح می دهم. پژوهش های من در TRRL / دانشگاه امپریال در سال های 1982/83 در سازگان اداری گسترش ایمنی جاده ها (RSMS) Road Safety Management System در بوجد آوردن آن سهم بوده.

## 1. سازگان اداری ایمنی جاده ها (( RSMS) Road Safety Management System

سازگان اداری ایمنی جاده ها (RSMS) شیوه ای است که به طور گسترده پذیرفته شده است که با استفاده از تخصص های فنی اجتماعی (Scio-technical) امکان بوجود آوردن شبکه جاده سالم را فراهم می کند و سازگان کارسازی را مهیا می کند که شبکه خیابانی را اداره کند و در نتیجه ایمنی جاده ها را بهتر سازد.

یک RSMS موثر باید موردهای زیر را در خود داشته باشد:

- الف - دانش اجتماعی و فرهنگی کشور مورد نظر
- ب - وضع قانون های مناسب
- پ - کارشناسی فنی و مدیریت

مزایای اصلی که جامعه از پیشگیری تصادفات خیابانی و مصدومین در جاده ها، بهره می برد:

- الف - پیشگیری از گرفتاری های احساسی/مالی
- ب - مزایای اقتصادی برای اجتماع
- پ - بهتر ساختن نگرش اجتماع در دیدگاه جهانی

2. عنصرهای اصلی که در امنیت جاده ها اثر گذار می باشند، موردهای زیر می باشند:

- الف - رفتار راننده و سواری
- ب - مهندسی راه و ترافیک
- پ - برنامه و اعمال آن
- ت - کنترل سرعت
- ث - بررسی آمار/دلیل های تصادف
- ج - استفاده کنندگان آسیب پذیر از خیابان
- چ - عدم کفایت خودرو یا راننده
- ح - جنبه های پزشکی در مورد کفایت برای رانندگی
- خ - آموختن از شیوه های درست در داخل یا خارج از کشور

من بعنوان یک ایرانی که مشاور ایمنی جاده با 30 سال تجربه هستم. به همین دلیل بدیهی است که نگرانی خود را در باره آشفتنی تردد و همچنین آمار مصدومین در خیابان های ایران ابراز می کنم.

کشورهای گوناگون ویژه گی های خود را در امر تردد و شرایط ایمنی خیابان دارند. شیوه ای که امنیت جاده را به طور کارساز بهبود ببخشد باید ویژه گی ها و نقطه شروع آن کشور را در نظر بگیرد.

تقریباً در تمام شرایط راه حل برای مشکلات ایمنی جاده شامل اکثر و یا تمام نقاطی است که در بخش 2 آمده است. اما آگاهی من در مورد وضعیت ایران و تجربه ام در مورد مشکل های مشابه، من را به این باور می رساند که: مهیا کردن تدارک های کارساز در زمینه بهبود بخشیدن رفتار رانندگان و تردد بالاترین ارجحیت را دارد که شرایط ایمنی جاده ها را در ایران بهبود می بخشد.

در صورتی به این نتیجه خواهیم رسید که تعلیم و تربیت با پشتوانه قانون بیانجامد و شامل امتحان های جدی و موثر برای گرفتن گواهینامه رانندگی برای خودرو سواران و موتورسیکلت سواران باشد.

### نقش تعلیم و تربیت رانندگان

تعلیم و تربیت رانندگان پایه هایی هستند که فرهنگ رانندگی با اطمینان را می سازد و در نتیجه تصادفها و مصدومین در خیابان ها کاهش می یابند.

آیا می بایست یک فرهنگ رانندگی را تشویق کنیم که ویژه گی آن موفقیت قویتر بر ضعیفتر باشد، و یا فرهنگ متکی به کفایت، هیاری، همدستی و شیوه منطقی مطلوب که در کشورهای که آمار مصدومین از ایران به طور قابل توجه ای کمتر می باشد، حمایت و تشویق کنیم؟

رانندگی یک سازگان اجتماعی فرهنگی پیچیده است. برای این که ایمنی جاده را به طور مداوم و اثر گذار بهبود ساخت، باید به کل قالب این سازگان توجه کرد و پیشینه اجتماعی فرهنگی را در نظر گرفت که بهبود ساختن رفتار رانندگان در آن بگنجد.

راه حل های مهندسی، علامت گذاری بهتر و بهبود محیط خیابان ها همگی اثر گذار هستند. ولیکن چگونه ممکن است که کوشش های کاهش تصادفات به نتیجه برسد در صورتی که راننده خود نمی داند، از او چه انتظار می رود و قابلیت حرکت مناسب و ایمن را نیز ندارد؟

**توصیه های مربوط به بهینه سازی امنیت جاده/تراکم تردد - بوسیله بهتر ساختن رفتار راننده/تردد**

من باور دارم که بخشی از بودجه مربوط به ایمنی جاده ها برنامه P086465 (زیر پوشش بخش C, D مربوط به محتوای 2 از برنامه شرح داده) باید به کنار گذاشته شود تا بررسی امکان به وجود آوردن دفتر ملی استاندارد رانندگی ارزیابی کند. این دفتر بر اساس الگویی که در بیشتر کشورهای اروپایی استفاده می شود باید باشد اما مطابق با محیط و احتیاجات ایران.

بنابراین من این پیشنهادها را می کنم که یک سازگان اثر گذار و مداوم ترتیب داده شود که شرایط امنیت خیابان های ایران را بهتر سازد.

هدف DSB دفتر ملی استاندارد رانندگی باید پشتیبانی از امنیت جاده ها باشد. این امر را به وسیله آگاهی کلی دادن در ارتباط با مسایل ایمنی جاده ها، مشخص کردن استانداردها و معیارها برای آموزش و آزمایش افرادی که در حال تعلیم رانندگی خودرو و موتورسیکلت هستند، انجام شود. همچنین مربیان و ممتحن ها هم می باید آموزش و آزمایش شوند. این دفتر همچنین باید فهرستی از معلم های تعلیم رانندگی تایید شده و یا آموزشگاه های تعلیم رانندگی تایید شده را داشته باشد. این موسسه همچنین باید تمام امتحان های آیین نامه و عملی رانندگی را یا مستقیم انجام دهد و یا قدرت نظارتی بر این امتحان ها داشته باشد.

**به اجرا گذاشتن سازگان فوق، اعتبار گواهینامه ایران را زیاد می کند. همچنین پذیرفتن گواهینامه و تعویض آن در کشورهای دیگر به ویژه کشورهای اروپای متحد را امکان پذیر می کند.**

من مدارک چندگانه مربوط در این زمینه و آگاهی های لازم در مورد شرایط ایران و تجربیات عملی گسترده دارم. در صورتی که شما درخواست کنید، بنده مشتاقانه شرح کاملی از باورم که چرا طرح پیشنهادی من می تواند بسیار اثر گذار با کارآیی بالا باشد و اینکه چگونه می تواند امنیت جاده ها را در ایران بیشتر کند و نهایتاً این سازگان چگونه می تواند به نحوه واقعبینانه اجرا شود.

Manouchehr Nahvi BSc.(Hons) MSc. DipHE ADI MCIHT MAETT