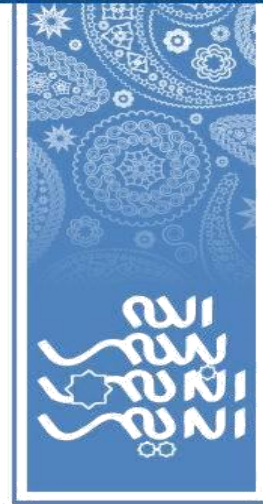




جمهوری اسلامی ایران
وزارت راه و شهرسازی



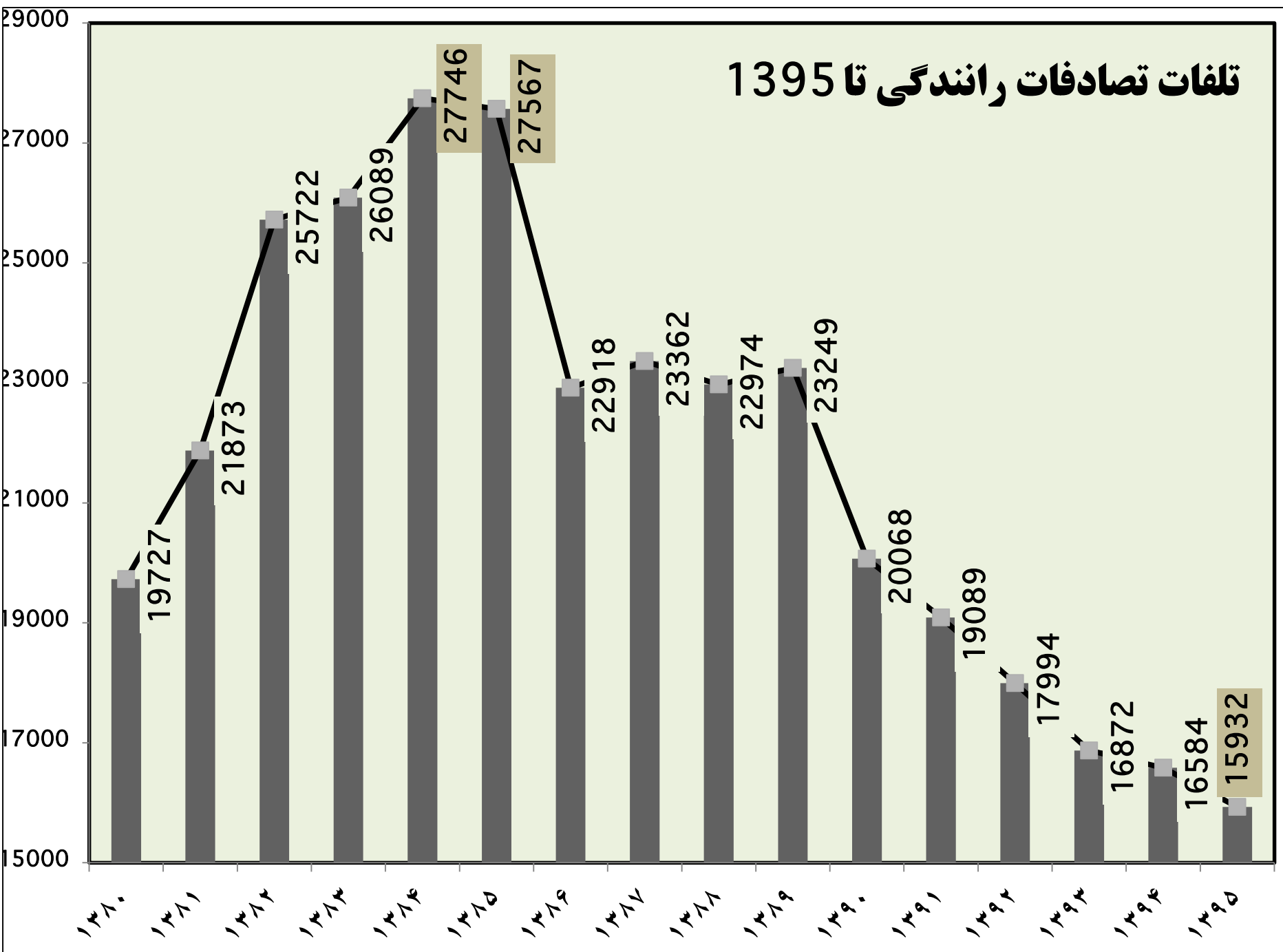
نقشه راه بهبود ایمنی راه های کشور

کارگروه ویژه تهیه نقشه راه ایمنی معابر

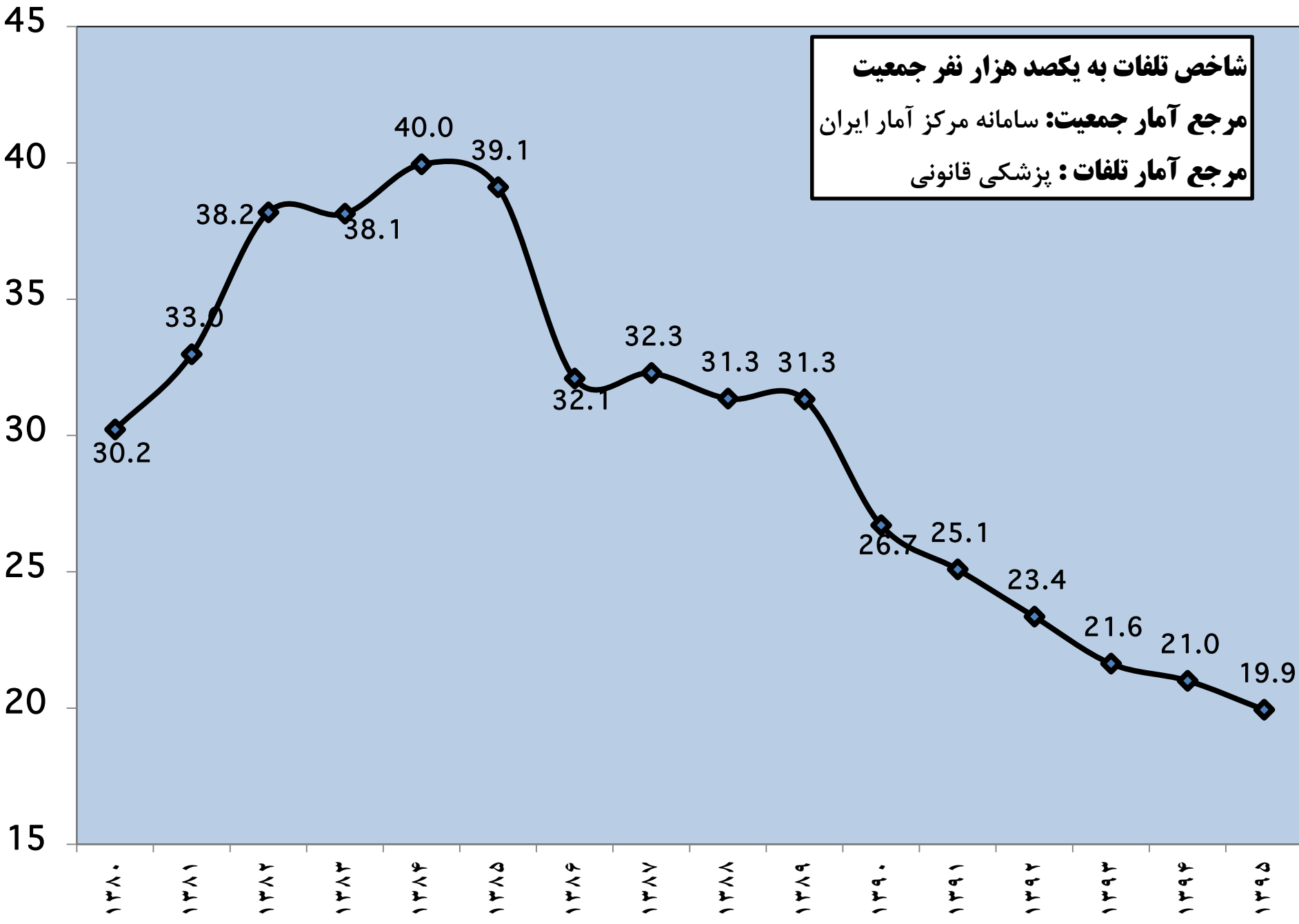
مهرداد تقی زاده

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

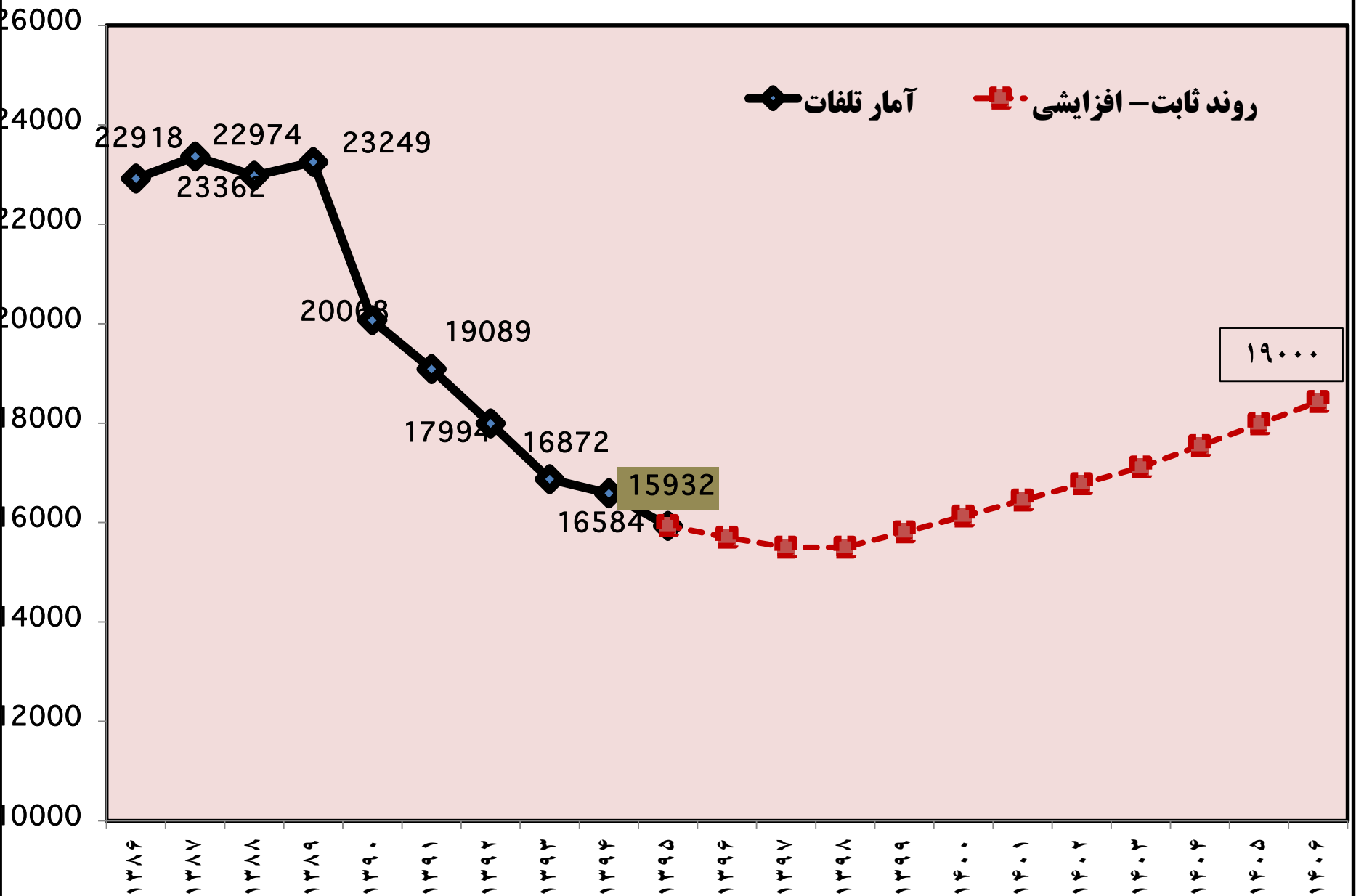
تلفات تصادفات رانندگی تا 1395



شاخص تلفات به یکصد هزار نفر جمعیت
مرجع آمار جمعیت: سامانه مرکز آمار ایران
مرجع آمار تلفات: پزشکی قانونی



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

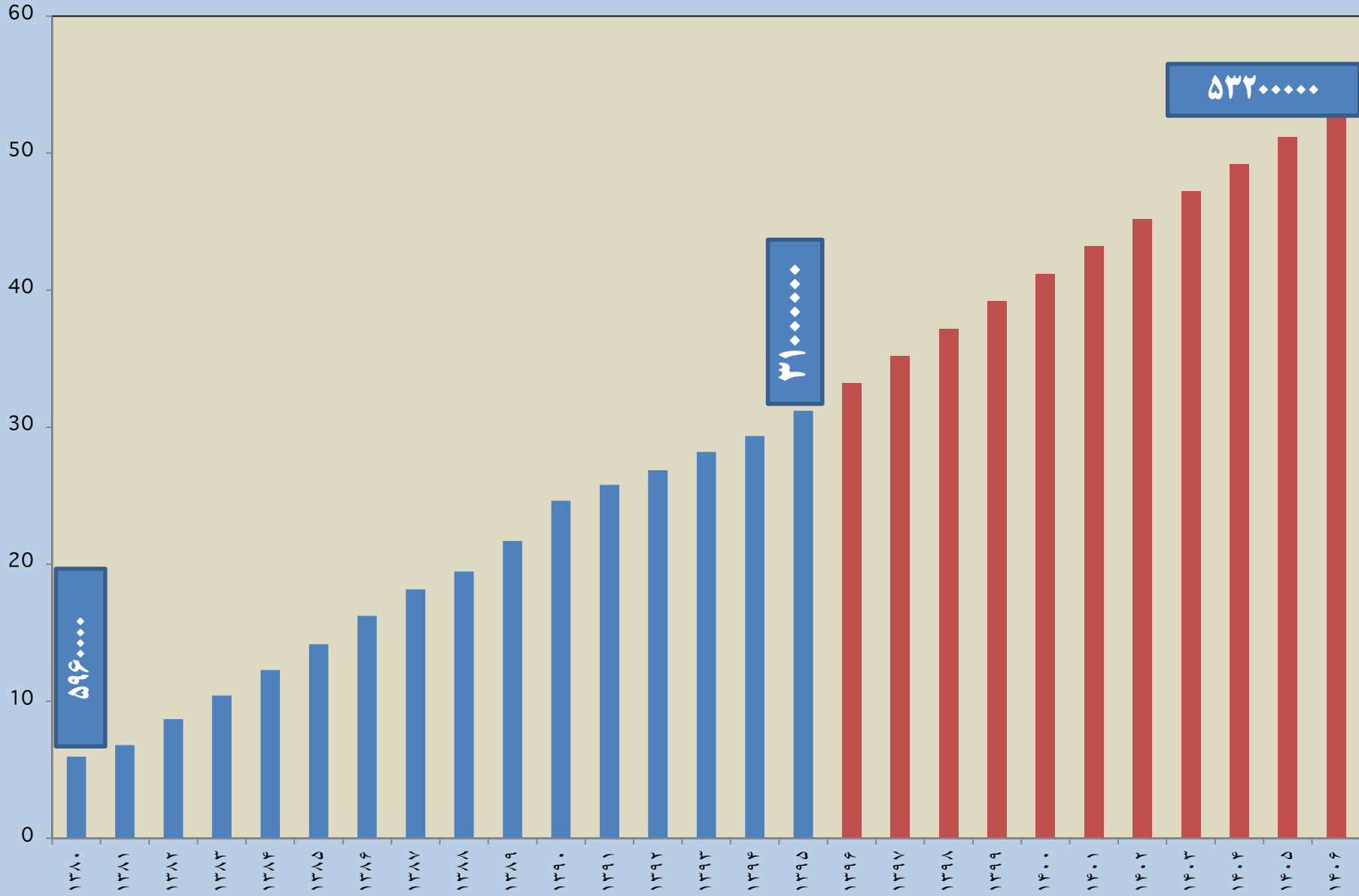
۲. افزایش بار صنعت و معدن بر روی جاده ها

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

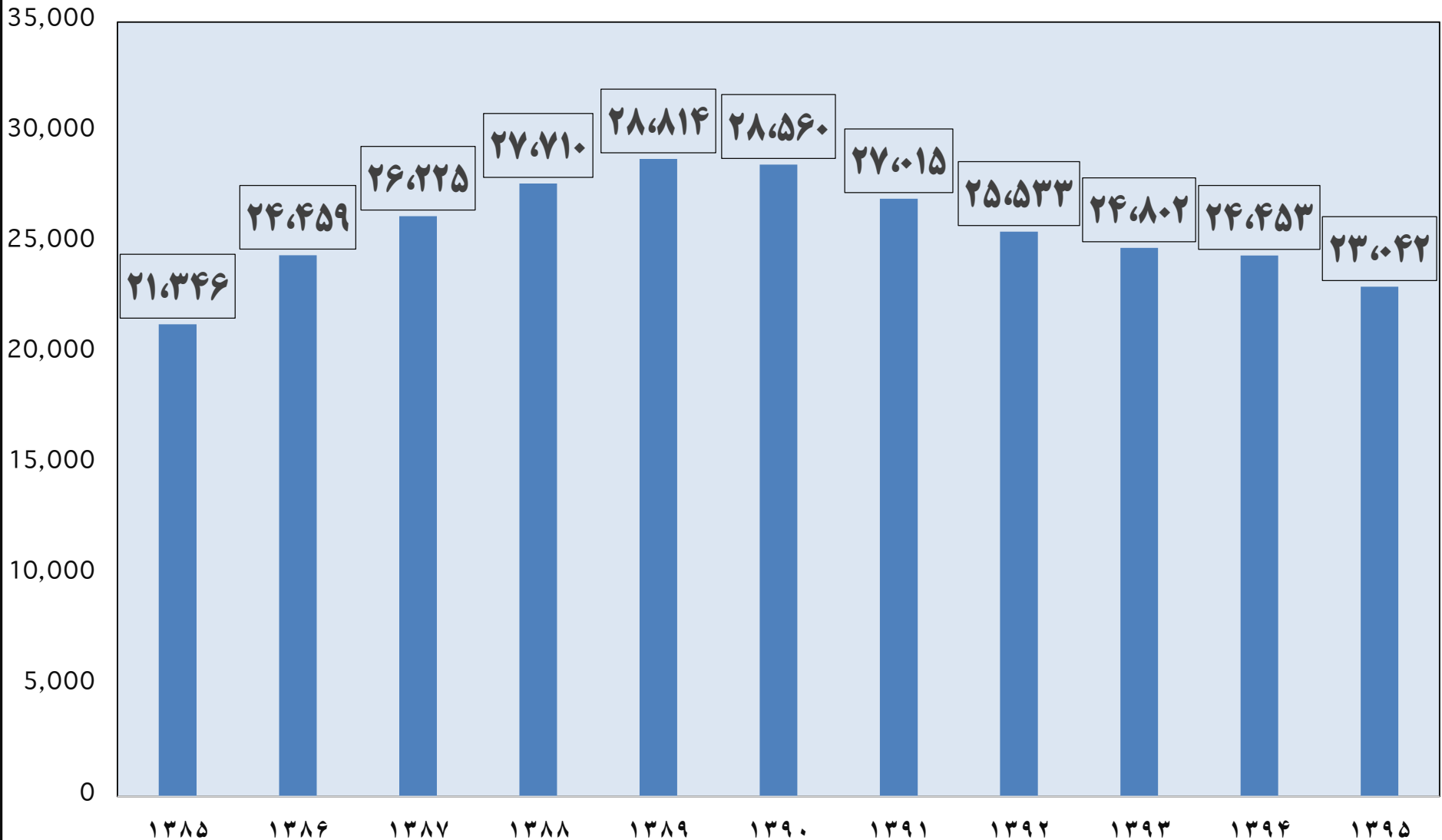


کاهش سهم آمار حمل و نقل عمومی در جابجایی

- 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.

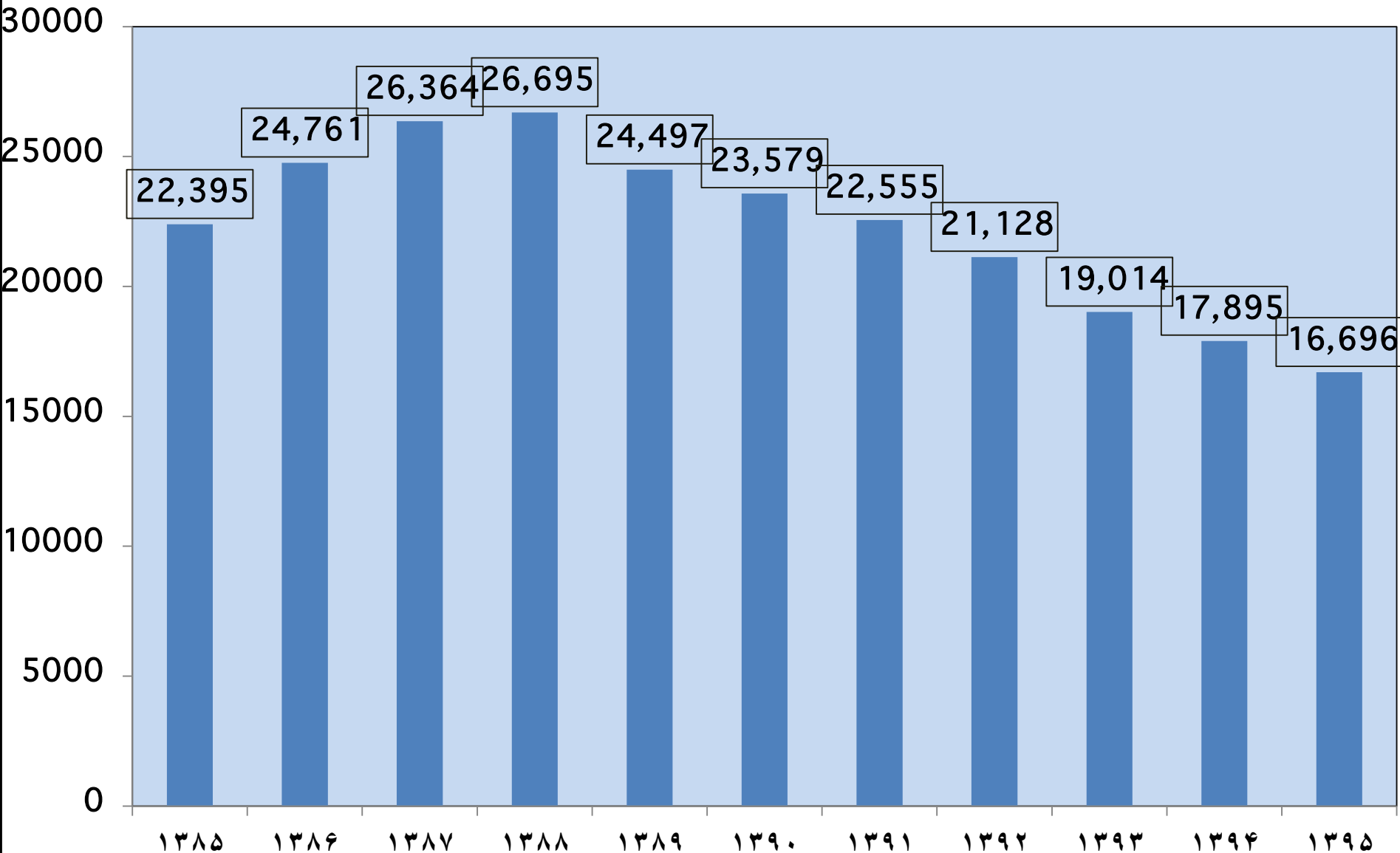
کاهش سهم آمار حمل و نقل عمومی در جابجایی

مسافر جابجا شده توسط بخش ریلی (هزار نفر)



کاهش سهم آمار حمل و نقل عمومی در جابجایی

جابجایی مسافر توسط حمل و نقل عمومی جاده‌ای (هزار نفر)



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:
- ۱. 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 ۱۰ درصد رشد داشته است). از آنجائیکه سهم حمل‌ونقل عمومی (اتوبوس) کاهش پیدا کرده است، این افزایش تقاضا مربوط به خودروهای شخصی می‌باشد.
- ۲. 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.

سناریو ۱

برنامه عملیاتی ایمنی راه‌های کشور

مجموعه رؤوس برنامه عملیاتی

(Action Plan)

۵ رکن اصلی :

۱. مدیریت سیستم ایمنی راه

۲. راه های ایمن

۳. کاربران ایمن

۴. وسایل نقلیه ایمن

۵. واکنش پس از سانحه

مدیریت ایمنی راه

**بخش
اول**

دستگاه مسؤل: کمیسیون ایمنی راه‌های کشور

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

سازمانی

– **فعالیت‌های کوتاه‌مدت (۲ ساله)**

– **فعالیت‌های میان‌مدت (۵ ساله)**

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

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

• **فعالیت ۴: اجرای نظام غربال‌گری شبکه راه‌ها بر اساس داده‌های سوانح ترافیکی**

• ***Road Network Screening***

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

دستگاه مسؤل: وزارت راه و شهرسازی

- فعالیت ۱: توسعه و بهبود نظام بازدید ایمنی راه‌های موجود
- فعالیت ۲: توسعه نظام درجه بندی ایمنی راه
- فعالیت ۳: توسعه فرآیند اصلاح نقاط پرتصادف در شبکه راه‌های موجود
- فعالیت ۴: بهبود فرآیندهای مدیریت سرعت
- فعالیت ۵: ارتقای ایمنی حاشیه راه‌ها
- فعالیت ۶: ارتقای ایمنی عابران پیاده و توسعه زیرساخت‌های مربوط به تردد ساکنان حاشیه راه‌ها
- فعالیت ۷: توسعه نظام بازرسی ایمنی راه‌های جدید و در دست مطالعه
- فعالیت ۸: ارتقای ایمنی در عملیات ساخت و نگهداری راه‌ها

دستگاه مسؤل: وزارت كشور

• فعاليت ۱: ارتقاي ايمني عابريان پياده

• فعاليت ۲: بهبود فرآيندهاي مديريت سرعت

• فعاليت ۳: ارتقاي ايمني حاشيه راه

• فعاليت ۴: بهبود فرآيند اصلاح نقاط پرتصادف در شبكه معابر درون شهري

• فعاليت ۵: بهبود مديريت دسترسي

• فعاليت ۶: ارتقاي ايمني در عمليات ساخت و نگهداري راهها

• فعاليت ۷: توسعه و بهبود نظام بازديد و بازرسي ايمني معابر درون شهري

کاربران ایمن

بخش

سوم

تبلیغات و پوشش‌های اطلاع‌رسانی؛ دستگاه مسؤو: کمیسیون ایمنی راه‌های کشور

• فعالیت ۱: برنامه‌های کلان

تبلیغات و پوشش‌های اطلاع‌رسانی؛ دستگاه مسؤو: پلیس راهور ناجا

• فعالیت ۱: اطلاع‌رسانی، برنامه‌های آموزشی و پوشش‌ها

آموزش‌های همگانی؛ دستگاه مسؤول: وزارت آموزش و پرورش

- فعالیت ۱: برنامه‌ریزی و توسعه آموزش‌های مدرسه محور به ویژه برای آمدوشد ساکنان حاشیه راه‌ها
- فعالیت ۲: ارتقای مهارت‌های دانش‌آموزان در درک و پیش‌بینی خطر

آموزش‌های همگانی؛ دستگاه مسؤول: پلیس راهور ناجا

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

اعمال قانون و بازدارندگی از رفتارهای غیر ایمن؛ دستگاه

مسئول: وزارت راه و شهرسازی

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

اعمال قانون و بازدارندگی از رفتارهای غیر ایمن؛ دستگاه

مسئول: وزارت کشور

- **فعالیت ۱: توسعه سیستم‌های نظارت و کنترل در سطح شبکه معابر درون شهری**

اعمال قانون و بازدارندگی از رفتارهای غیر ایمن؛ دستگاه مسئول: پلیس راهور ناجا

- فعالیت ۱: کنترل و نظارت هدفمند بر رفتارهای پرخطر رانندگان
- فعالیت ۲: بهبود و توسعه راهکارهای موثر مرتبط با اعمال قانون و بازدارندگی از رفتارهای غیر ایمن
- فعالیت ۳: توسعه و بهبود روش‌های نظارت و کنترل مصرف انواع مواد مخدر و الکل در رانندگان

مقررات و فرایندهای مدیریت ایمنی عملکردی رانندگان عمومی؛ دستگاه مسؤل: وزارت راه و شهرسازی

- **فعالیت ۱: توسعه سیستمهای نظارت و کنترل در خصوص عدم رعایت سرعت و ساعت کاری مجاز در سطح شبکه راهها**
- **فعالیت ۲: توسعه آموزشهای فنی و تخصصی مورد نیاز شاغلین بخش حمل و نقل عمومی**
- **فعالیت ۳: توسعه روشهای نظارت و کنترل شرکتهای و مؤسسات حمل و نقل کالا و مسافر**

مقررات و فرآیندهای مدیریت ایمنی عملکردی رانندگان تجاری؛ دستگاه

مسئول: وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی

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

آموزش رانندگی، آزمون و صدور گواهینامه رانندگی؛ دستگاه مسئول:

پلیس راهور ناجا

• فعالیت ۱: ارتقای نظام آموزش و آزمون مربوط به اخذ و تمدید آن

وسایل نقلیه ایمن

بخش

چهارم

• دستگاه مسؤؤل: وزارت راه و شهرسازی

• فعالیت ۱: ارزیابی، بهبود و اصلاح فرآیند بازدیدهای فنی قبل از سفر

در وسایل نقلیه عمومی بار و مسافر

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

نقلیه سنگین

دستگاه مسؤؤل: وزارت کشور

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

نقلیه سبک

دستگاه مسؤول: وزارت صنعت، معدن و تجارت

- **فعالیت ۱: ساماندهی و نظارت بر عملکرد واحدهای صنفی تعمیرگاهی و کاربری ساز انواع خودروهای باری**

دستگاه مسؤول: سازمان ملی استاندارد

- **فعالیت ۱: اجرای نظام درجه بندی ایمنی وسایل نقلیه**
- **فعالیت ۲: توسعه استانداردهای ایمنی وسایل نقلیه**
- **فعالیت ۳: ارتقا و اجرای استانداردهای اجباری موتورسیکلت**

واکنش پس از سانحه

**بخش
پنجم**

دستگاه مسؤل: کمیسیون ایمنی راه‌های کشور

- فعالیت ۱: ارتقای نظام مدیریت رسیدگی به وضعیت سوانح ترافیکی
- فعالیت ۲: ارتقا و توسعه سیستم‌های ارتباطی اطلاع‌رسانی و پاسخگویی
در خصوص سوانح ترافیکی

دستگاه مسؤؤل: وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی

• فعالیت ۱: ارتقای نظام مدیریت رسیدگی به وضعیت مصدومان ترافیکی

الف- حیطة پیش بیمارستانی

ب- حیطة بیمارستانی

دستگاه مسؤؤل: سازمان امداد و نجات جمعیت هلال احمر کشور

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

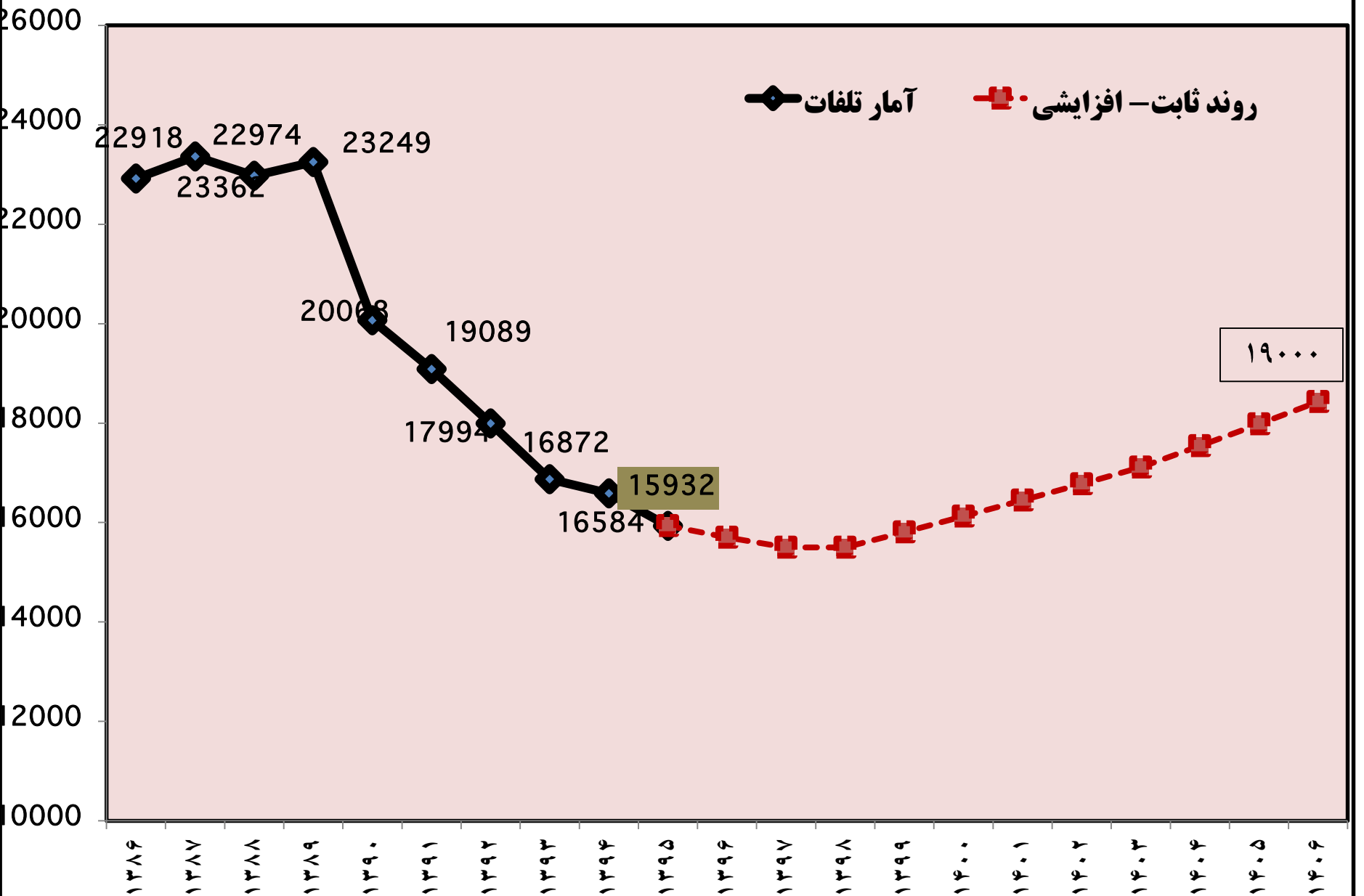
راهها

• فعالیت ۲: آموزش همگانی فعالیتهای امداد و نجات

۲

سناریو

پیش‌بینی روند تلفات در صورت تداوم روند فعلی



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

۳

سناریو

راه کارهای کنترل و کاهش تصادفات رانندگی :

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

مبنای پنج پایه (5 PILLARS)

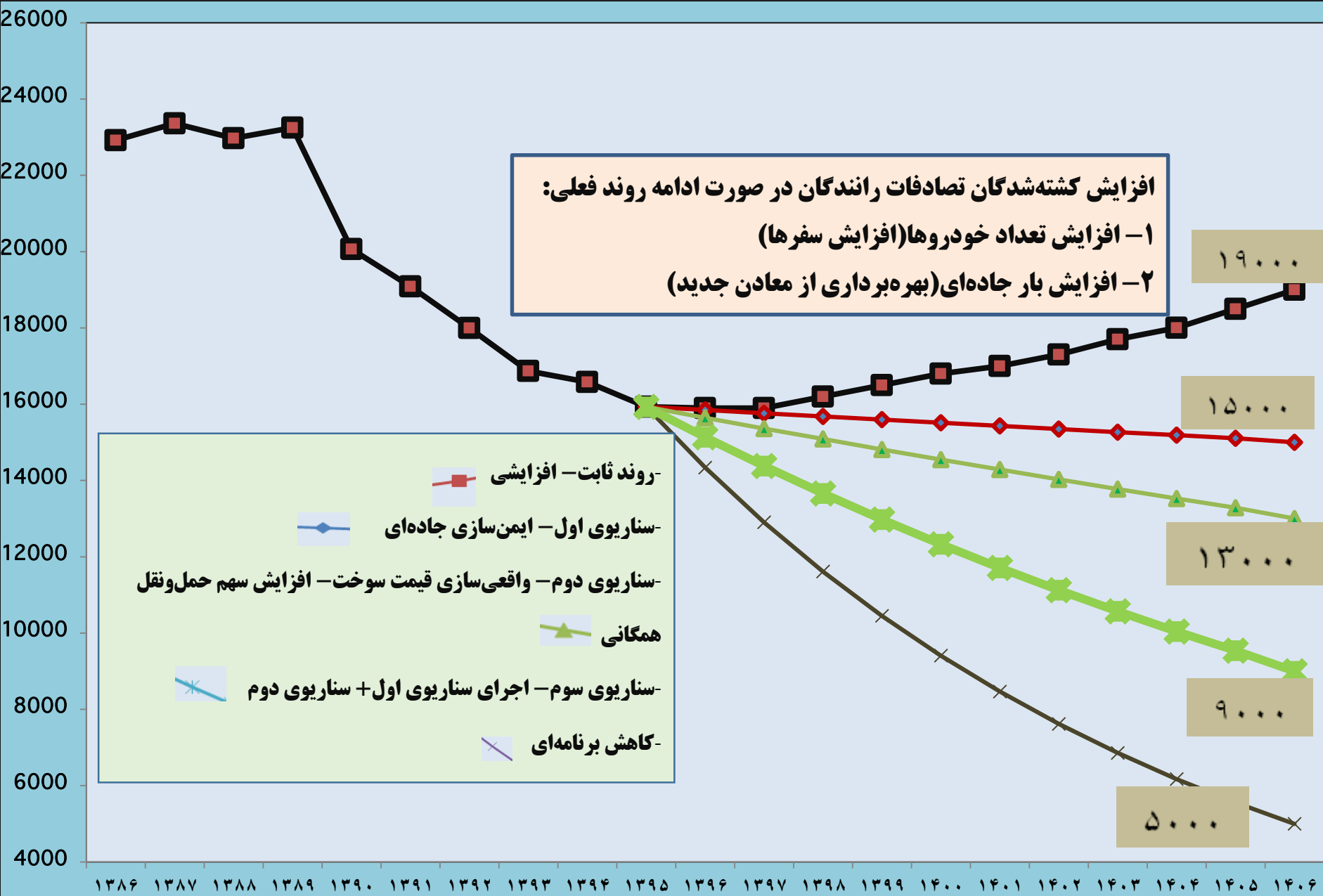
- جهش کیفی و کمی در حمل و نقل عمومی همزمان با اصلاح قیمت سوخت

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



برنامه‌های اولی نوماه

مدت

تا پایان ۱۳۹۷

سناریوی شماره ۲

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 کوتاه مدت

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 مسان مدت

تا پایان ۱۳۹۹

سناریوی شماره ۲

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 / طرح های بالا دست با محوریت افزایش سهم حمل و نقل

همگانی

- توسعه حمل و نقل همگانی حومه ای

- 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

برنامه‌های بلندمدت

تا سال ۱۴۰۶

سناریوی شماره ۲

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.

۱. 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.

۲. 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.

۳. 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 مسئول	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 اثر گذاری و اقدامات ضروری برای ارتقای ایمنی موتورسیکلت‌سواران	کمیسیون ایمنی راهها	۲ سال
۲۱		مطالعه میزان اثر گذاری و اقدامات ضروری برای ارتقای ایمنی عابران پیاده	کمیسیون ایمنی راهها	۲ سال

برنامه‌های اجرایی لازم‌الاجرا

ردیف	موضوع	اقدام	دستگاه مسئول	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 خواب‌آلودگی 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 لگوموتیورانان 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	دبیرخانه 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
۸۶۹,۶۹	۰	۰	۸۶۹,۶۹	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

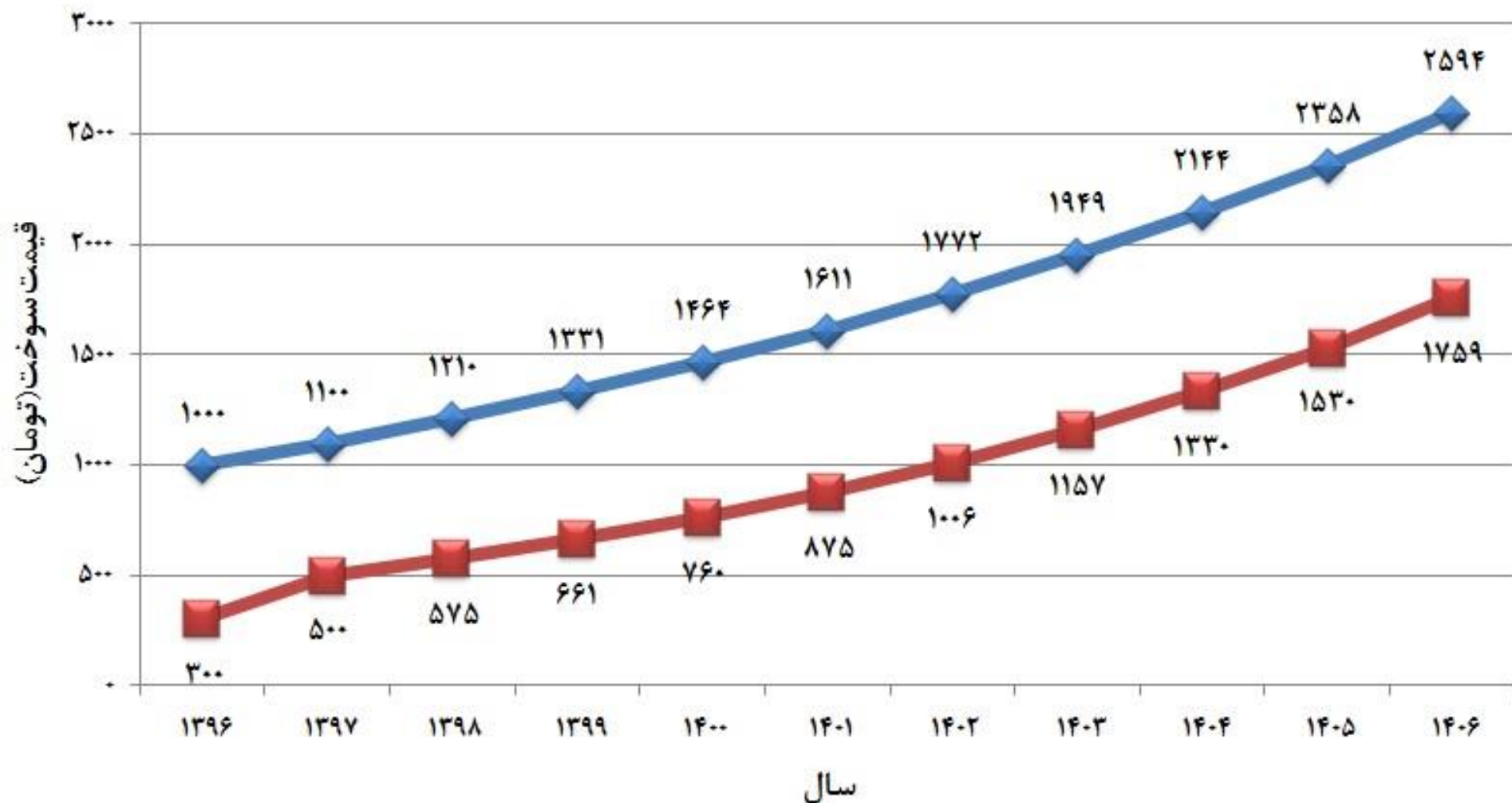
– مجموع در آمد مازاد حاصل از واقعی سازی قیمت سوخت – به قیمت جاری

– ۳۱۹۰۰۰ میلیارد تومان

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

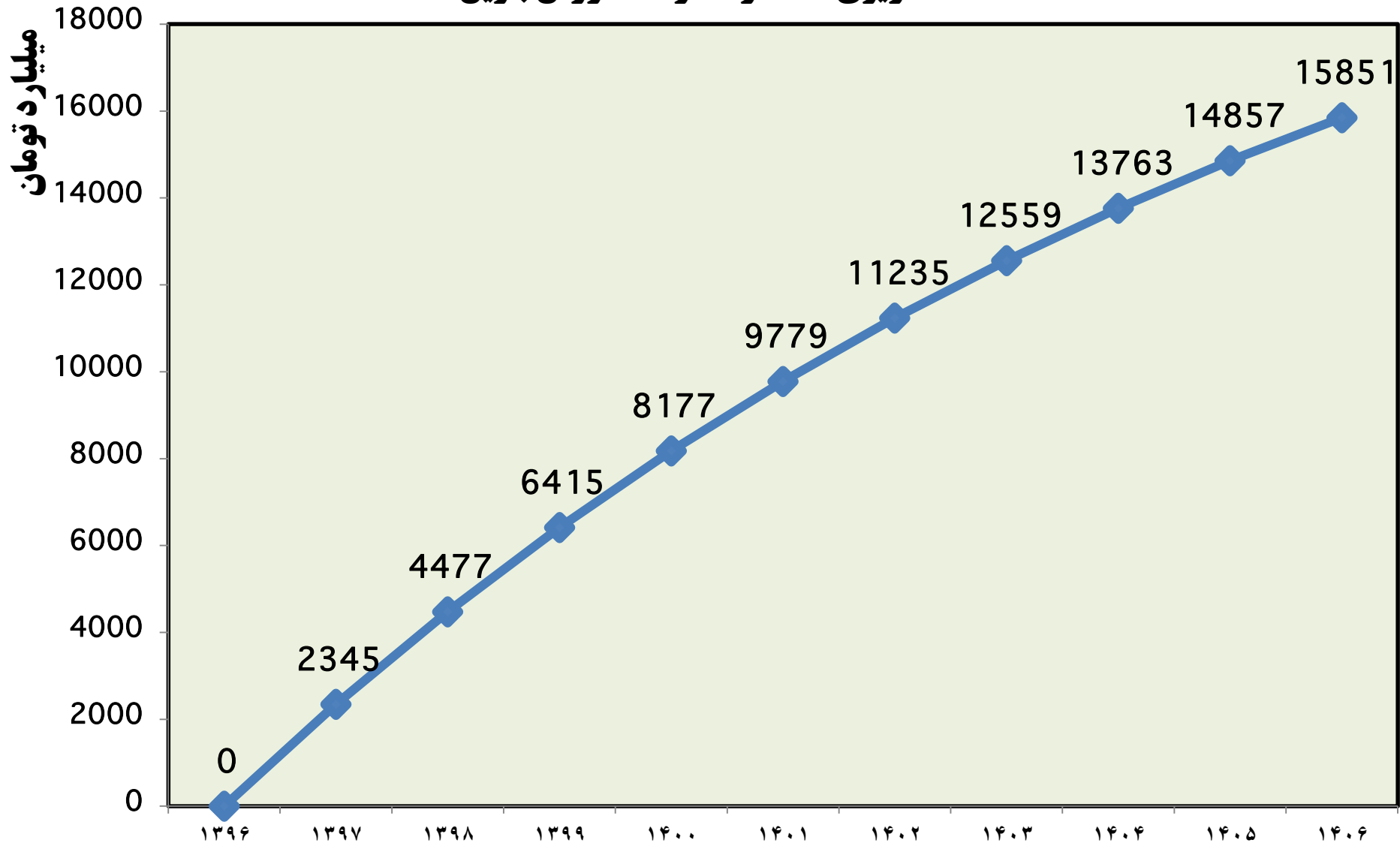
روند افزایش سالیانه قیمت سوخت تا سال ۱۴۰۶

بنزین گازوئیل



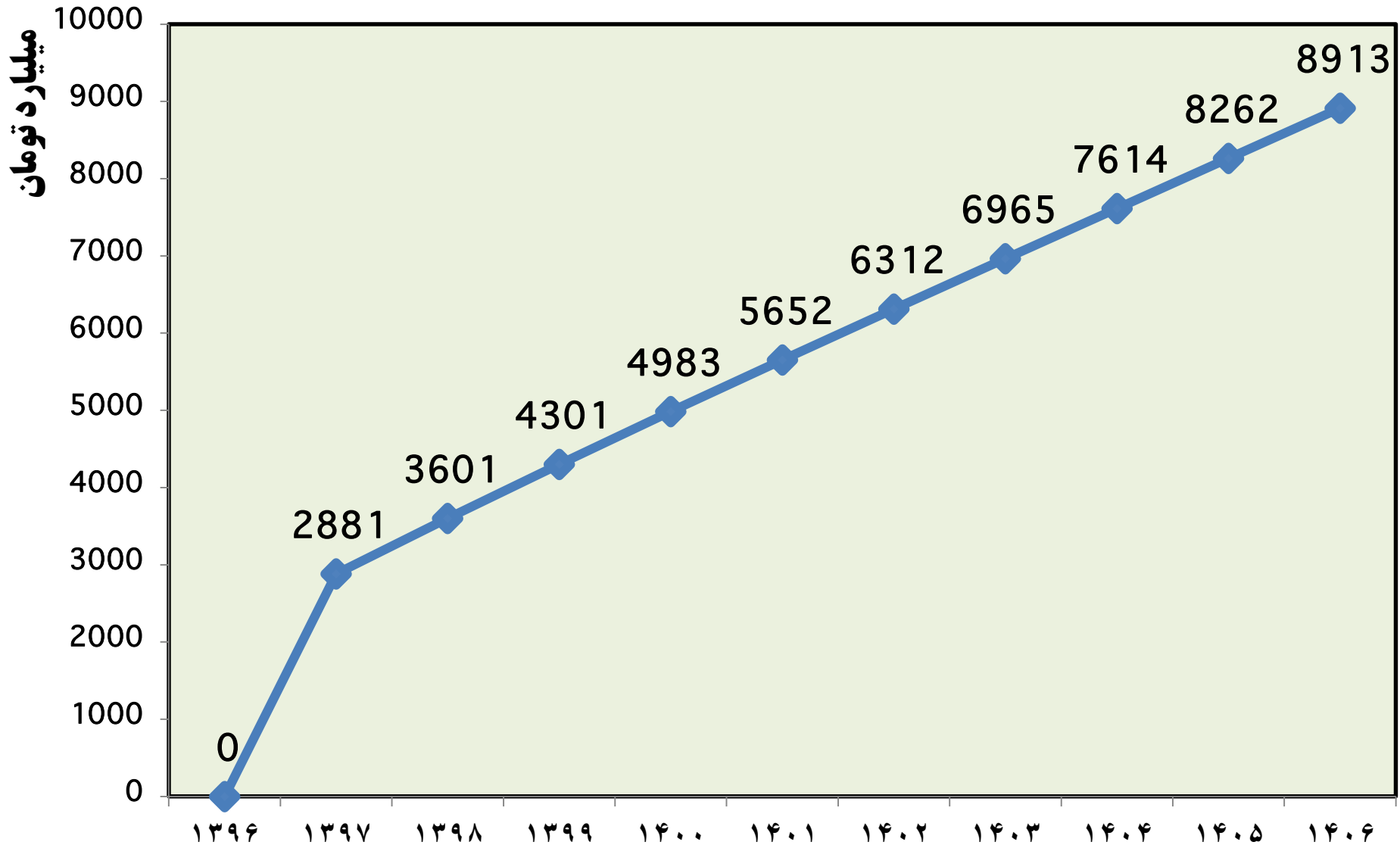
محاسبه میزان مازاد در آمد سالانه حاصل از واقعی سازی قیمت بنزین – به قیمت ثابت سال ۹۶

سناریوی ۱ – مازاد در آمد فروش بنزین



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

سناریوی ۱ مازاد 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:

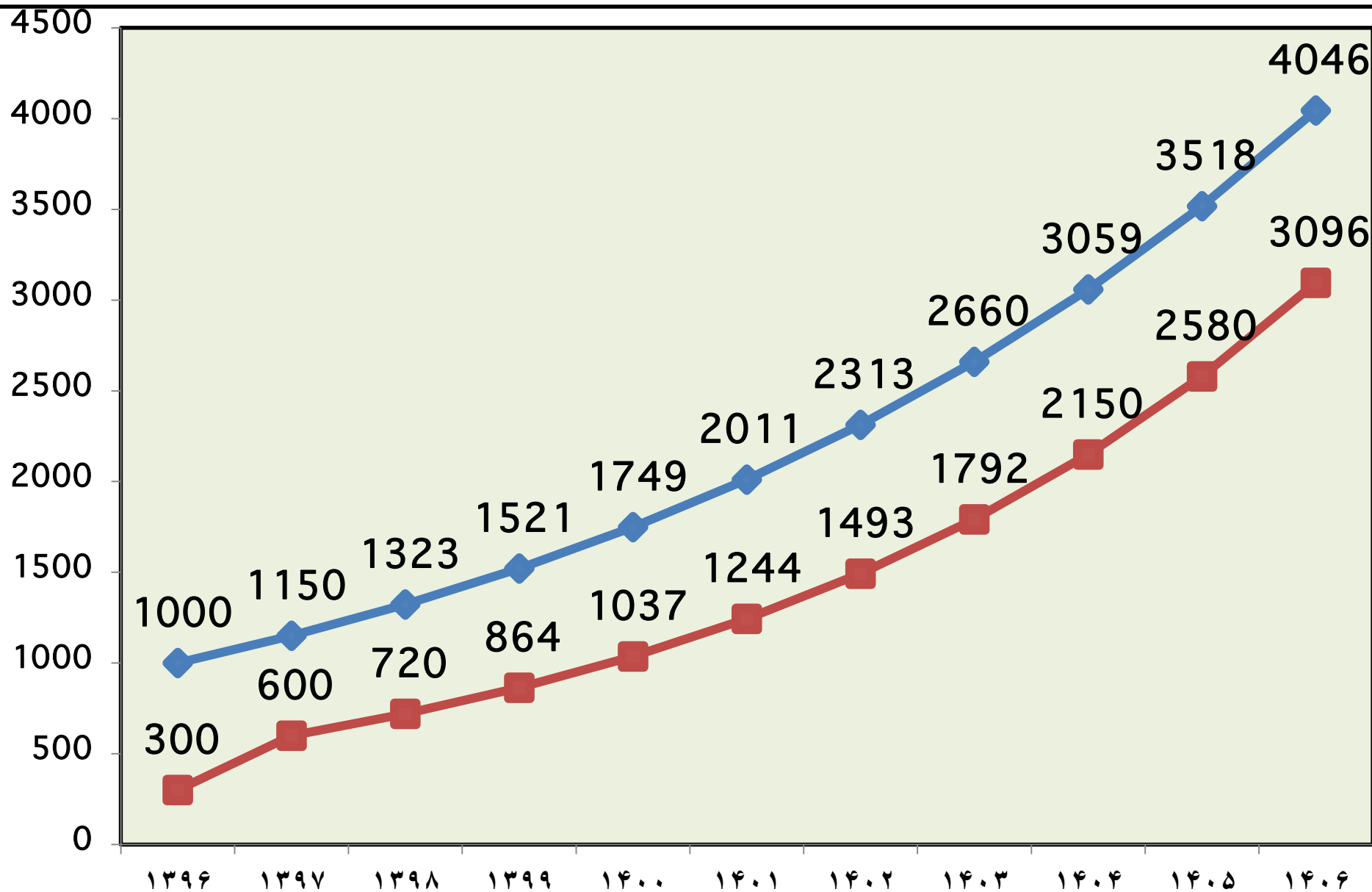
– مجموع در آمد مازاد حاصل از واقعی سازی قیمت سوخت – به قیمت ثابت سال ۹۶

– ۲۷۶۰۰۰ میلیارد تومان

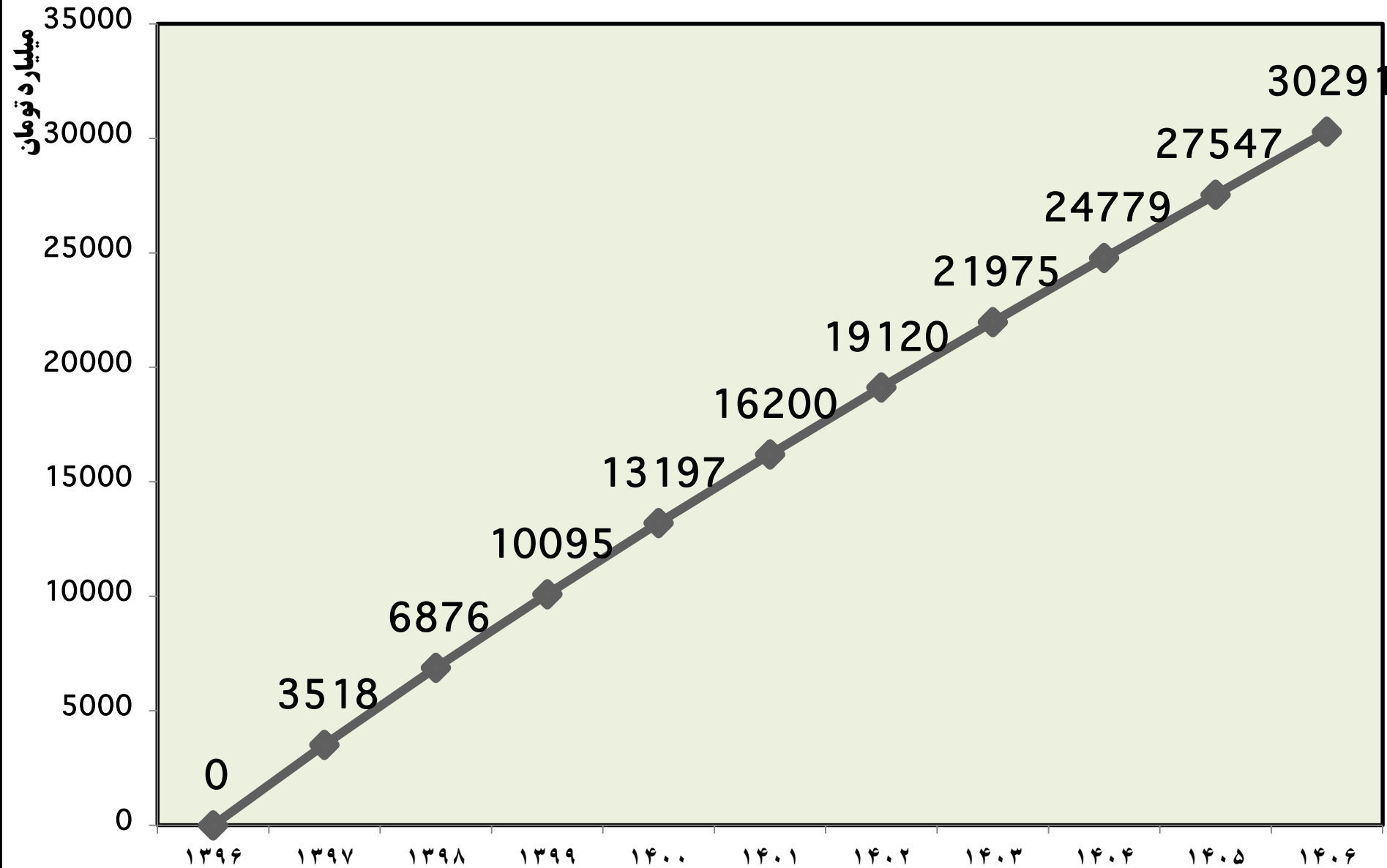
– مجموع در آمد مازاد حاصل از واقعی سازی قیمت سوخت – به قیمت جاری

– ۵۶۴۰۰۰ میلیارد تومان

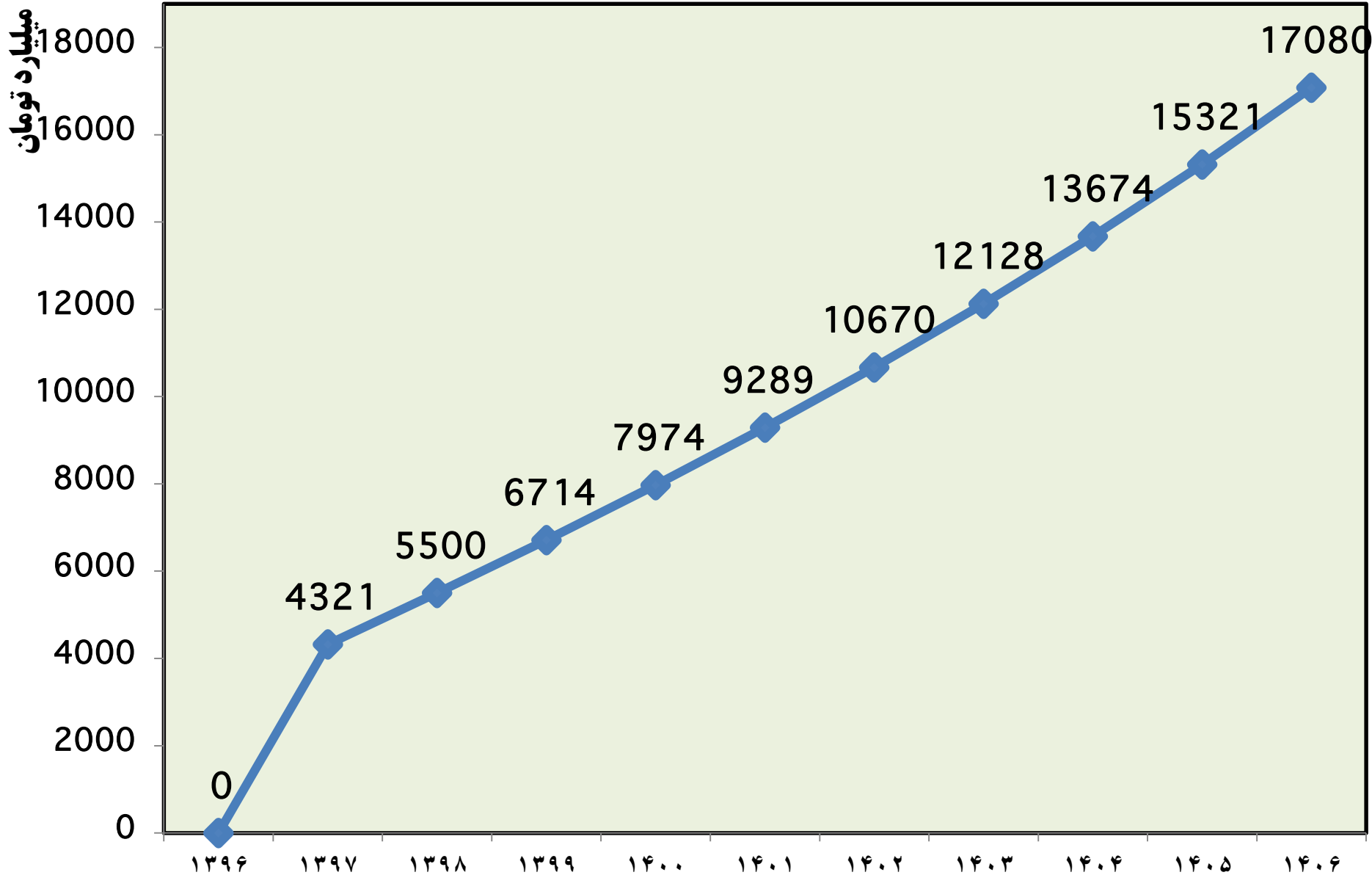
افزایش قیمت سوخت در هر سال؛ سناریوی ۲- به قیمت ثابت سال ۹۶



سناریوی ۲- افزایش سالانه ۱۵ درصدی قیمت بنزین



سناریوی ۲- افزایش سالانه ۲۰ درصدی قیمت گازوئیل



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.