

# برنامه جهانی

دهه اقدام برای ایمنی راهها

۲۰۲۱ - ۲۰۳۰



ترجمه:

محسن فلاح زواره (عضو هیات علمی دانشگاه خوارزمی)

علی زایرزاده (مدیرعامل سمن پیشگامان ایمنی راه)



این برنامه جهانی اقدام برای ایمنی راهها توسط سازمان بهداشت جهانی و کمیسیون‌های منطقه‌ای سازمان ملل متحد، با همکاری شرکای دفتر همکاری ایمنی راه ملل متحد<sup>۱</sup> و سایر ذینفعان، به عنوان یک سند راهنما برای حمایت از اجرای برنامه دهه اقدام ۲۰۲۱-۲۰۳۰ و تحقق اهداف آن تدوین شده است.



قطعنامه شماره ۷۴/۲۹۹ مجمع عمومی سازمان ملل متحد  
دومین دهه اقدام برای ایمنی راه ها ۲۰۲۱-۲۰۳۰  
را اعلان نموده برای دستیابی به هدف کاهش مرگ و میر و جراحات ترافیکی

به میزان **۵۰٪** در طول  
دهه حداقل

چگونه

چه کسانی؟



تأمین مالی



دولت

30

مدیریت سرعت



ظرفیت سازی



جامعه مدنی



بخش خصوصی



فناوری



تمرکز بر کشورهای  
با درآمد کم و متوسط  
(LMIC's)



سرمایه گذاران



آژانسهای  
سازمان ملل

For further information, visit:

DECADE OF ACTION FOR ROAD SAFETY 2021-2030

DECADE OF ACTION FOR  
ROAD SAFETY



2021 - 2030



# برنامه جهانی

دهه اقدام برای ایمنی راهها

۲۰۲۱ - ۲۰۳۰

برنامه جهانی اقداماتی را که برای رسیدن به هدف تعیین شده نیاز است توصیف می کند و از همه دولت ها و ذی نفعان دعوت می کند تا

## رویکرد سیستم ایمن

یکپارچه را اجرا نمایند



حمل و نقل چندوجهی و برنامه ریزی کاربری زمین



زیرساخت ایمن راه



خودروهای ایمن



استفاده ایمن از راه



امدادرسانی پس از تصادف



چه اقداماتی؟



چارچوبهای قانونی



جنسیت



World Health Organization



United Nations

## مقدمه



## ایمنی راه - به کجا می‌رویم؟

### ایمنی راه در یک مقطع بحرانی است

دستیابی به هدف مشخص کاهش مرگ و میر و جراحات در راهها حداقل به میزان ۵۰ درصد در طی مدت ده سال اعلان کرده‌اند.

این طرح جهانی دهه اقدام برای ایمنی راهها، اقدامات مورد نیاز برای دستیابی به هدف کاهش مذکور را شرح می‌دهد. گروه هدف این طرح جهانی، سیاست‌گذاران ارشد بوده و باید به‌عنوان طرحی برای توسعه برنامه‌ها و اهداف ملی و محلی مورد استفاده قرار گیرد.

با شروع دهه دوم اقدام برای ایمنی راهها، دولت‌ها و ذینفعان جهانی باید بین "ادامه شرایط موجود" - با امید به اینکه ادامه شرایط موجود، برای کاهش چشمگیر تعداد مرگ و میر کافی باشد - یا اجرای اقدامات جسورانه و قاطعانه بر اساس ابزارها و دانش به دست آمده از آخرین دهه اقدام برای تغییر مسیر، یکی را انتخاب کنند.

برنامه جهانی دهه اقدام برای ایمنی راهها ۲۰۳۰-۲۰۲۱، ادامه وضع موجود را رد می‌کند و از دولت‌ها و ذینفعان می-

تصادفات در راهها سالانه در جهان باعث ۱/۳ میلیون مرگ قابل پیشگیری و ۵۰ میلیون مجروح تخمین زده شده می‌گردد. در این وضعیت، تصادفات در راهها به مهمترین عامل مرگ کودکان و جوانان در سراسر جهان بدل شده است. بر اساس برآوردها، چنانچه وضعیت بر همین منوال باشد، در دهه آینده ۱۳ میلیون نفر دیگر جان باخته و ۵۰۰ میلیون نفر دیگر دچار مصدومیت می‌شوند و تصادفات در راهها مانع مهمی در توسعه پایدار، به ویژه در کشورهای با درآمد کم و متوسط خواهد بود. علی‌رغم تلاش‌های فراوان سازمان ملل متحد و سایر نهادهای ایمنی راه، این اعداد غیرقابل قبول، هم به صورت مطلق و هم به صورت نسبی، در ۲۰ سال گذشته، تا حد زیادی بدون تغییر باقی مانده است.

دولت‌های سراسر جهان، با درک اهمیت مشکل تصادفات در راهها و نیاز به اقدام برای آن، به اتفاق آرا - از طریق قطعنامه شماره ۷۴/۲۹۹ مجمع عمومی سازمان ملل متحد - دومین دهه اقدام برای ایمنی راهها ۲۰۳۰-۲۰۲۱ را برای

خواهد که راه و رسم جدیدی را در پیش بگیرند - روشی که یک رویکرد یکپارچه سیستم ایمن را به صورتی در اولویت قرار داده و پیاده سازی نماید که ایمنی راهها مستقیماً به عنوان محرک اصلی توسعه پایدار قرار گیرد. برنامه جهانی

## و البته جای امیدواری هم هست

فرصت عظیم پیشرفت از طریق مجموعه‌ای قوی از عوامل از جمله اعلام دومین دهه اقدام برای ایمنی راهها توسط مجمع عمومی سازمان ملل متحد، تجدید تعهد سیاسی کشورهای عضو، پایه‌های محکمی که در آخرین دهه اقدام برای ایمنی راهها بنا نهاده شده است و همچنین گنجاندن ایمنی راه در اهداف ۳.۶ و ۱۱.۲ توسعه پایدار ایجاد شده است.

به‌علاوه، سه کنفرانس جهانی وزیران، تعیین نماینده ویژه برای ایمنی راهها توسط دبیرکل سازمان ملل متحد و تأسیس صندوق ایمنی راههای سازمان ملل متحد به وضوح اهمیت داده شده به ایمنی راهها و مکانیسم‌های ارتقا یافته برای بهبود آن در سطح جهانی را نشان می‌دهد.

گنجاندن اهداف ایمنی راهها در دستور کار دهه آتی نشان دهنده پذیرش جهانی این باور است که مرگ و میر و مجروحیت ناشی از تصادفات در راهها در حال حاضر یکی از جدی‌ترین تهدیدهای توسعه پایدار کشورها است. این بدان

## ایمنی را به یک ارزش اصلی مبدل کنیم

تحول مداوم حمل و نقل در سراسر جهان ما را با چالش‌های متعددی همچون انتشار گازهای گلخانه‌ای و تغییرات آب و هوایی، آلودگی هوا؛ وابستگی به سوخت فسیلی؛ اپیدمی بیماریهای مزمن؛ و خطرات مرگ و میر و جراحات ناشی از تصادفات در راهها روبرو می‌کند. پیشرفت سریع فناوری، افزایش تراکم و افزایش جمعیت در مناطق شهری، همراه با ظهور و افزایش حضور جابجایی خرد<sup>۲</sup> و استفاده از خدمات حمل و نقل، نشان دهنده چالش‌های پیش رو است.

دهه اقدام، همچنین خواستار اقداماتی است تا به جهان کمک کند به هدف کاهش ۵۰ درصدی تعداد مرگ و میر در تصادفات در راهها و جراحات جدی تا سال ۲۰۳۰ دست یابد.

معناست که ایمنی راهها را نمی‌توان به منظور دستیابی به سایر نیازهای اجتماعی به خطر انداخت یا برای دستیابی به اهداف دیگر، بر سر آن معامله کرد.

در این زمینه، ایمنی راهها نباید به عنوان موضوعی مستقل مورد بررسی قرار گیرد، بلکه باید به عنوان یک جزء یکپارچه از بسیاری از سرفصل‌های مختلف سیاست‌گذاری، همچون سلامت کودکان، اقدامات آب و هوایی، جنسیت و برابری مورد توجه قرار گیرد. همانطور که در همه‌گیری COVID-19 مشخص شد، نیاز به تحرک بدون شک در دهه آینده تکامل می‌یابد که این موضوع، به ناچار تغییرات سیستم‌های حمل و نقل را به هر دو صورت مورد انتظار و غیر منتظره به دنبال خواهد داشت.

اطمینان از این که این تغییرات، منجر به مرگ یا جراحت نخواهد شد، نیاز به هوشیاری و سازگاری مداوم خواهد داشت.

اما سیستمهای حمل و نقلی که واقعاً بر اساس ایمنی بنا شده‌اند، تأثیر یکپارچه و جدانشدنی بر سلامت ما، محیط زیست ما؛ کاهش عوارض اجتماعی و اقتصادی ناشی از فجایع ایمنی در راهها؛ و بر نقش زنان در تحرک‌پذیری و سیستم‌های حمل و نقل ما خواهند داشت. قرار دادن ایمنی در هسته تلاش‌های ایمنی راه، به طور خودکار جابجایی ایمن را به حقوق بشر تبدیل می‌کند.

این امر، دستیابی به سیستم ایمن حمل و نقل راهها را در دستور کار جهانی قرار داده و انگیزه جدیدی برای افزایش تعهد دولت‌ها، شرکت‌ها و سازمان‌های بین‌المللی در قبال

اجرای اقداماتی که می‌تواند آسیب‌های تصادفات در راهها را به میزان قابل توجهی کاهش دهد، ایجاد می‌کند.

زمان اقدام هم‌اکنون است: تعداد غیرقابل تحمل کشته‌ها و مجروحان، و آغاز دهه بعدی اقدام برای ایمنی راهها، به جامعه جهانی ایمنی راهها انگیزه می‌دهد تا اقدامات را متفاوت انجام دهند.

قطعه‌نامه شماره ۷۴/۲۹۹ مجمع عمومی سازمان ملل متحد

## دومین دهه اقدام برای ایمنی راه‌ها ۲۰۲۱-۲۰۳۰

را برای دستیابی به هدف مشخص کاهش مرگ و میر و جراحات ترافیکی

# حداقل به میزان ۵۰ درصد

در طول دهه اعلان کرده است





# بخش ۱



## چشم انداز برنامه جهانی اقدام

در واقع، بهره‌وری، دسترسی و ایمنی سیستم های حمل و نقل به طور مستقیم و غیر مستقیم به تحقق بسیاری از اهداف توسعه پایدار کمک می کند. به خودی خود، جنبش ایمنی جاده از نظر دسترسی و نفوذ بالقوه محدود است و اغلب تابع نیازهای اجتماعی دیگر (زیرمجموعه اهداف دیگر توسعه پایدار) است. اما اگر ایمنی راه به عنوان یک ضرورت اساسی تلقی شود که می تواند پیشرفت در برآوردن نیازهای اجتماعی - از برابری جنسیتی تا پایداری محیط زیست - را تسهیل کند، توان بالقوه آن می تواند تا حد زیادی گسترش یابد.

جابجایی تقریباً در همه جنبه های زندگی روزمره ما ضروری است. ما از خانه های خود قدم به سیستم راهی می گذاریم که ما را به محل کار و مدرسه، محل خرید غذا و بسیاری از نیازهای روزمره خانوادگی و اجتماعی مان سوق می دهد. تأثیر سیستم حمل و نقل آنقدر فراگیر است که ایمنی - یا فقدان آن، دامنه وسیعی از نیازهای اساسی انسان را تحت تأثیر قرار می دهد. به این ترتیب، اطمینان از ایمنی جاده ها و ایجاد تحرک پایدار نقش مهمی در کاهش فقر و نابرابری ها، افزایش دسترسی به اشتغال و آموزش و همچنین کاهش تأثیر تغییرات آب و هوایی ایفا می کند.

برنامه جهانی اقداماتی را که برای رسیدن به هدف تعیین شده نیاز است توصیف

می کند و از همه دولت ها و ذی نفعان دعوت می کند تا

## رویکرد سیستم ایمن

یکپارچه را اجرا نمایند

## برنامه اقدام جهانی برای چه کسانی است؟

جوامع محلی و گروههای جوانان و سایر ذینفعان) است که از طریق تدوین برنامه‌های ملی و محلی اقدام، و هدف‌گذاری برای دهه اقدام، می‌توانند بر ایمنی راهها اثرگذار باشند.

هدف از برنامه جهانی اقدام، الهام بخشیدن به دولت‌های ملی و محلی و همچنین سایر ذینفعان (از جمله جامعه مدنی، دانشگاه‌ها، بخش خصوصی، واقفان، رهبران

## اقدام بر اساس سیستم ایمن

را اجرا می‌کنند، انگیزه می‌دهد تا مسئولیت ایمنی را با کاربران راه تقسیم کنند، به گونه‌ای که در هنگام تصادف، به جای اینکه فقط راننده یا سایر کاربران راه را مقصر بدانند، در سراسر سیستم به دنبال راهکارهای درمانی هستند؛

- تعهد خود را در قبال بهبود فعال و مستمر راهها و وسایل نقلیه انجام می‌دهد تا کل سیستم، و نه فقط مکانها یا موقعیتهایی که تصادفات آخرین بار در آنها رخ داده است ایمن شود. و در نهایت،
- به این اصل اساسی پایبند است که سیستم حمل و نقل باید منجر به هیچ مرگ و جراحت جدی نشود و ایمنی نباید تحت تأثیر سایر عوامل همچون کاهش هزینه یا تمایل به حمل و نقل سریعتر مورد معامله قرار گیرد.

رویکرد سیستم ایمن - به‌عنوان ویژگی اصلی دهه‌ی اقدام - حمل و نقل را به‌عنوان یک سیستم پیچیده به رسمیت می‌شناسد و ایمنی را در هسته اصلی خود قرار می‌دهد. این رویکرد همچنین تصدیق می‌کند که انسانها، وسایل نقلیه و زیرساختهای راه باید به گونه‌ای با یکدیگر در تعامل باشند که سطح بالایی از ایمنی را تضمین نماید. بنابراین یک سیستم ایمن:

- خطاهای انسانی را پیش بینی و جبران می‌کند.
- شامل طراحی راهها و وسایل نقلیه به گونه‌ای است که نیروهای تصادف را تا حد قابل تحمل برای جلوگیری از آسیب جدی کاهش می‌دهد.
- به کسانی که راهها را طراحی و نگهداری می‌کنند، وسایل نقلیه تولید می‌کنند و برنامه‌های ایمنی راه





## اقدامات پیشنهادی

توصیه های زیر برآمده از مداخلات اثبات شده و مؤثر و بهترین شیوه ها برای جلوگیری از آسیب های جاده ای است و یک نمای کلی از اقدامات برای پیاده سازی و تقویت سیستم های ایمن ارائه می دهد.

### حمل و نقل چندوجهی و برنامه ریزی کاربری زمین

حمل و نقل چند وجهی و برنامه ریزی استفاده از زمین نقطه شروع مهمی برای پیاده سازی یک سیستم ایمن است. این موضوع، در حالی که به نیازها و ترجیحات مختلف جمعیت پاسخ می دهد، ترکیبی بهینه از روش های حمل و نقل موتوری و غیر موتوری را برای اطمینان از ایمنی و دسترسی عادلانه به تحرک ایجاد می کند. حمل و نقل چند وجهی و برنامه ریزی استفاده از زمین باید با زمینه های بومی و جو محلی تطبیق داده شود. برنامه ریزی استفاده از زمین باید شامل ملاحظات مدیریت تقاضای سفر، انتخاب شیوه سفر و تأمین امکان سفرهای ایمن و پایدار برای همه افراد، به ویژه با تأکید بر سالم ترین و پاک ترین گونه های حمل و نقل شامل پیاده روی، دوچرخه سواری و حمل و نقل عمومی که البته اغلب مورد غفلت قرار می گیرند، باشد. این امر باید با استانداردهایی همراه باشد که صراحتاً از مخاطرات احتمالی ایمنی راهها جلوگیری کرده یا سطح آنها را کاهش داده و

با توجه به اینکه حدود ۷۰ درصد از جمعیت جهان تا سال ۲۰۳۰ در محیط های شهری زندگی خواهند کرد، افزایش تقاضا برای جابجایی شهری از ظرفیت سیستم هایی که تا حد زیادی به وسایل نقلیه شخصی مانند اتومبیل و موتورسیکلت متکی هستند، فراتر خواهد رفت. بنابراین سرمایه گذاری در سیستم های حمل و نقل عمومی برای تسهیل جابجایی ایمن و کارآمد جمعیت های بزرگ و رو به رشد در حل این مسئله بسیار مهم است.

سیستم های حمل و نقل عمومی مانند اتوبوس، تراموا و قطارهای مسافری در مقایسه با خودروهای شخصی، افراد بیشتری را حمل می کنند و به طور کلی مقرون به صرفه تر هستند. این سیستم های حمل و نقل، قرار گرفتن در معرض تصادفات را کاهش داده و همانطور که در هدف ۱۱.۲ از اهداف توسعه پایدار تأکید شده است، راهکاری کلیدی برای بهبود ایمنی است.

احساس ایمنی نیز برای مردم تأمین شود. برای این منظور، سرمایه‌گذاری‌های زیربنایی و سیاست‌هایی که ایمنی افراد را در برابر ترافیک و جرم و جنایت بهبود بخشیده و محفوظ می‌دارد، و به ویژه اقداماتی که نگرانی‌های ایمنی مربوط به جنسیت را برطرف می‌کنند، پیش‌نیازهای مهمی برای تشویق حمل و نقل چند حالته و تحرک فعال (همچون پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری) هستند.

برای همه گونه‌های حمل و نقل، توانایی استفاده‌کنندگان و سفرهای مورد انتظار حداقل عملکرد ایمنی را ارائه دهد.

به عنوان مثال در دسترس بودن پارکینگ برای دوچرخه و وسایل نقلیه شخصی در ایستگاه‌های اتوبوس و ایستگاه‌های قطار، می‌تواند رفت و آمد چند وجهی را تسهیل کند. علاوه بر این بردن مخاطرات ناشی از تردد وسایل نقلیه موتوری برای عابران پیاده و دوچرخه‌سواران، باید

### Box 1

#### اقدامات پیشنهادی مشوق حمل و نقل چندوجهی و برنامه‌ریزی کاربری زمین

- اجرای سیاست‌های مشوق طراحی شهری بصورت متراکم<sup>۳</sup>.
- اجرای سیاست‌هایی که سرعت را کاهش داده و نیازهای عابران پیاده، دوچرخه‌سواران و استفاده‌کنندگان از وسایل نقلیه عمومی را در اولویت قرار می‌دهد.
- توسعه مبتنی بر حمل و نقل عمومی به‌منظور تمرکز توسعه شهری و تجاری در اطراف مراکز متمرکز حمل و نقل عمومی.
- به صورت راهبردی -هرجا که ممکن است- برای مسکن‌سازی عمومی، مسکن‌سازی یارانه‌ای و مسکن‌سازی برای نیروی کار، دسترسی راحت به خدمات حمل و نقل با ظرفیت بالا ایجاد گردد.
- با اعمال محدودیت برای کاربران وسایل نقلیه موتوری، وسایل نقلیه و زیرساخت‌های راه، استفاده از وسایل نقلیه شخصی در مناطق شهری متراکم، محدود شده و جایگزین‌هایی مانند پیاده‌روی، دوچرخه‌سواری، اتوبوس و تراموا به‌صورت در دسترس، ایمن و آسان برای استفاده ارائه گردد.
- ایجاد پیوستگی بین‌مدی<sup>۴</sup> بین حمل و نقل عمومی و طرح‌های دوچرخه اشتراکی در توقف‌گاه‌های اصلی حمل و نقل عمومی و ایجاد اتصالات حمل و نقل برای دوچرخه و عابران پیاده به‌صورتی که مجموع زمان سفر کاهش یابد.
- ایجاد (یا بازسازی) شبکه‌های حمل و نقل موجود به‌صورتی که اطمینان حاصل شود روش‌های غیرموتوری به اندازه‌ی سفرها با وسایل نقلیه موتوری ایمن هستند و از همه مهمتر نیازهای سفر را در همه سنین و سطوح توانایی برآورده می‌کنند.
- ترویج بازاریابی مثبت و استفاده از مشوق‌هایی مانند تقسیم هزینه با کارفرمایان در اشتراک هزینه مشترکین حمل و نقل عمومی.

## زیرساخت ایمن راه

برگشت در راههای پرسرعت از طریق میانه؛ طراحی ایمن تقاطع؛ و مدیریت سرعت مناسب و متناسب با شرایط محل مورد نظر، تسهیلات مطلوب و نوع ترافیک باشد. به علاوه ملزومات زیرساخت‌های فیزیکی و دیجیتالی فناوری‌های پیشرفته کمکی راننده و خودروهای خودران نیز نیاز به مشخصات فنی دارد.

طراحی منطقی و شهودی زیرساخت باید برای مدیریت سرعت مورد استفاده قرار گیرد تا از ایمنی همه کاربران راه (همچون اصلاح ورودی شهرها و کارگاه‌های کنار راه) اطمینان حاصل شود. علاوه بر ارتقاء ایمنی، زیرساخت‌های راه باید دسترسی را برای همه گروه‌های کاربر راه، از جمله برای افراد دارای معلولیت افزایش داده و انتقال از یک شیوه سفر به شیوه دیگر را تسهیل نماید. تا کنون راهنمای استانداردهای مناسبی برای اجزای مختلف ایمنی در سطوح جهانی و منطقه‌ای تدوین شده‌اند و کشورها می‌توانند در این توسعه استانداردهای خود از این راهنماها بهره‌مند کنند.

برای کاهش آسیب‌های تصادفات در راهها، استفاده از زیرساخت‌های ایمن راه ضروری است. زیرساخت‌های راه باید طوری برنامه‌ریزی، طراحی، ساخته و مورد بهره‌برداری قرار گیرد که بتواند تحرک چندوجهی، شامل حمل و نقل اشتراکی/عمومی، و پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری را فعال نماید. زیرساخت‌های ایمن، باید مخاطرات را برای همه‌ی کاربران راه، نه فقط رانندگان، بلکه با شروع از آسیب پذیرترین افراد کاربران راه حذف کرده یا به حداقل رساند. رعایت حداقل استانداردهای زیرساخت فنی به منظور اطمینان از ایمنی عابران پیاده، دوچرخه‌سواران، موتورسواران، سرنشینان وسایل نقلیه، استفاده کنندگان از حمل و نقل عمومی، اپراتورهای حمل و نقل و سایر کاربران حمل و نقل مورد نیاز است. این استانداردها باید شامل ویژگی‌های اساسی همچون علامت-گذاری عمودی و افقی (شامل تابلوها و خط‌کشی‌ها)، پیاده-روها؛ گذرگاه‌های ایمن؛ مسیرهای دوچرخه‌سواری؛ خطوط موتورسیکلت؛ خطوط اتوبوس؛ حاشیه‌های ایمن راه؛ تفکیک کاربران مختلف راه در ترافیک؛ جداسازی مسیرهای رفت و

### Box 2

#### اقدامات پیشنهادی برای بهبود ایمنی زیرساخت‌های راه

- رده‌بندی عملکردی راه‌ها و ایجاد استانداردهای عملکرد ایمنی مطلوب برای هر گروه کاربر راه در سطح جغرافیایی کاربری زمین و کریدور مسیر.
- بررسی و به‌روزرسانی قوانین و استانداردهای محلی طراحی با در نظرگیری رده عملکردی راه و نیاز همه کاربران راه و مناطق خاص
- مشخص کردن استاندارد فنی و هدف‌گذاری رتبه‌بندی ستاره‌دهی برای همه طرح‌های مرتبط با هر کاربر راه و مشخص کردن استاندارد عملکرد ایمنی مطلوب در آن مکان
- اجرای اقدامات بهبوددهنده زیرساخت‌ها به‌صورتی که انطباق منطقی و شهودی رانندگان با سرعت مطلوب را تضمین نماید (مانند سرعت ۳۰ کیلومتر در ساعت در مراکز شهری؛ سرعت کمتر از ۸۰ در راههای بین شهری جدانشده، و سرعت ۱۰۰ در تندراهها).
- انجام ممیزی ایمنی راه در تمام بخشهای راههای جدید (از مرحله پیش‌امکان‌سنجی تا طراحی جزئیات) و ارزیابی کامل راه با استفاده از کارشناسان مستقل و واجد صلاحیت برای اطمینان از برقراری حداقل استاندارد سه ستاره یا بهتر برای استفاده همه انواع کاربران راه.
- نگاشت خطر تصادف بر روی نقشه (در مواردی که داده‌های تصادفات قابل اطمینان هستند) و ارزیابی و بازرسی‌های ایمنی فعال<sup>۵</sup> در سطح شبکه هدف با تمرکز بر نیازهای مرتبط با کاربران راه.
- تعیین هدف عملکرد برای هر گروه کاربر راه بر اساس نتایج بازرسی با معیارهای قابل اندازه‌گیری مشخص در سطح ویژگی راه (مثل تأمین پیاده‌رو)



## ایمنی خودرو

خودروسازی اغلب در مدلهای جدیدتر خود که در کشورهای فاقد چارچوبهای قانونی متضمن رعایت ویژگیهای نجات زندگی در خودروها به فروش می‌رسانند، از این ویژگیها صرفنظر می‌کنند. برای اطمینان از سطح یکنواخت و قابل قبول ایمنی در سراسر جهان، لازم است استانداردهای قانونی هماهنگی برای طراحی و فناوری خودروها اعمال شود. دولت‌ها باید از طریق وضع مقررات، حداقل استانداردهای ایمنی را برای انواع وسایل نقلیه شامل همه گروههای خودروهای سنتی، از جمله خودروهای سواری، ون، کامیون، اتوبوس، و موتورهای دوچرخ و سه چرخ، و همچنین گروه خودروهای غیررسمی که استفاده از آنها در برخی کشورهای دنیا رایج است (مانند توک توک، اسکای لاب، جیپنی) توسعه دهند.

نقلیه باید طوری طراحی شوند که از ایمنی افراد داخل و خارج از آنها اطمینان حاصل شود. برای بهبود ایمنی خودرو، ویژگی‌های مختلفی را می‌توان در طراحی خودرو به منظور جلوگیری از تصادف (ایمنی فعال<sup>۶</sup>) یا کاهش خطر صدمه به سرنشینان و سایر کاربران راه در هنگام وقوع تصادف (ایمنی غیرفعال<sup>۷</sup>) ادغام کرد. اگرچه تاکنون راه‌حل‌های فناوریانه متعددی توسعه یافته است، اما این راه‌حلها به میزان متفاوتی در کشورها نفوذ کرده و مورد استفاده قرار گرفته‌اند و لذا آنچه که به عنوان "تجهیزات استاندارد" در خودروهای جدید ادغام شده است، بین کشورهای مختلف متفاوت است. در واقع، بسته به مقررات موجود در هر بازار مقصد، خودروها با ویژگی‌های ایمنی مختلفی تولید و ارائه می‌شوند. شرکتهای

### Box 3

#### اقدامات پیشنهادی برای اطمینان از ایمنی خودرو:

- الزام به رعایت استانداردهای ایمنی هماهنگ و با کیفیت بالا برای هر دو نوع وسایل نقلیه موتوری جدید و مستعمل، کمربندهای ایمنی، سیستمهای صندلی کودک و کلاه ایمنی موتور سبکت شامل:

- استانداردهای برخورد از مقابل و برخورد از پهلو به منظور اطمینان از حفاظت سرنشینان در صورت تصادف از مقابل و از پهلو.
- کمربند ایمنی و محل اتصال آن<sup>۸</sup> برای همه صندلی‌های خودرو جهت اطمینان از نصب کمربند ایمنی در هنگام ساخت و مونتاژ وسایل نقلیه؛
- نقاط اتصال صندلی کودک به صورت ISOFIX برای اطمینان از اتصال بی‌واسطه صندلی کودک به بدنه خودرو و پیشگیری از استفاده نادرست
- کنترل پایداری الکترونیکی<sup>۹</sup> برای جلوگیری از سرخوردن و از دست دادن کنترل در موارد بیش‌فرمانی<sup>۱۰</sup> و کم‌فرمانی<sup>۱۱</sup>
- ترمز اضطراری پیشرفته برای کاهش برخوردها.
- استانداردهای حفاظت از عابران پیاده برای کاهش شدت برخورد با وسیله نقلیه موتوری.
- کلاه ایمنی موتور سبکت دارای گواهینامه مطابق با استانداردهای هماهنگ بین‌المللی.
- سیستم ترمز ضد قفل و چراغ‌های روشنایی روز برای موتورسیکلت‌ها.
- دستیار هوشمند سرعت خودرو<sup>۱۲</sup> برای کمک به رانندگان برای رعایت محدودیت سرعت؛
- eCall یا سیستم‌های تماس اضطراری تصادف (AECS)<sup>۱۳</sup> برای فعال‌سازی پاسخ اضطراری از طریق سنسور داخل خودرو

- اطمینان از اینکه استانداردهای ایمنی با کیفیت بالا و هماهنگ در تمام طول چرخه عمر خودرو رعایت می‌شود. این موضوع را می‌توان برای مثال از طریق موارد زیر انجام داد:

- سیستم‌های اجباری صدور گواهینامه و ثبت وسایل نقلیه جدید و مستعمل بر اساس الزامات ایمنی تعیین شده و به‌همراه بازرسی‌های معمول.
- مقررات مربوط به صادرات و واردات خودروهای فرسوده که همراه با بازرسی در نقاط ورود و خروج باشد و همچنین معاینه فنی دوره ای اجباری خودروها باشد. و
- افزایش تقاضا برای وسایل نقلیه ایمن تر از طریق تشویق برنامه‌های مستقل ارزیابی خودروهای جدی.

موافقت نامه های مقررات خودرو در سازمان ملل متحد برای کمک به کشورها در تدوین قوانین و مقررات مربوط به تهیه و اجرای استانداردهای ایمنی در تولیدات وسایل نقلیه و قطعات آنها و همچنین بازرسی های فنی دوره ای در طول عمر آنها تدوین شده اند. هنگامی که استانداردها اجباری می شوند، باید اطمینان حاصل شود که این استانداردها در کل چرخه عمر کامل خودرو - و در تمام طول مدت - حفظ می شوند. این اطمینان باید در تمام مراحل از جمله تولید، فروش، نگهداری یا فروش مجدد خودرو و جابجایی از طریق واردات یا صادرات وجود داشته باشد. در این راستا، دولت ها باید مکانیزم هایی را برای ارزیابی دوره ای خودروها ایجاد کنند تا اطمینان حاصل شود که همه وسایل نقلیه جدید و همچنین همه وسایل نقلیه در حال استفاده با مقررات اولیه ایمنی خودرو مطابقت دارند. به

## استفاده ایمن از راه

سرعت زیاد، رانندگی در حالت مستی، خستگی، حواس پرتی و عدم استفاده از کمربند ایمنی، صندلی کودک و کلاه ایمنی از جمله رفتارهای کلیدی هستند که منجر به آسیب و مرگ می شود. بنابراین طراحی و عملکرد سیستم حمل و نقل در راهها، این رفتارها را از طریق ترکیبی از قوانین، اعمال قانون و آموزش مورد توجه قرار می دهد. رفتارهای استفاده کنندگان از راه نیز تا حد زیادی تحت تأثیر ویژگی های ایمنی خودرو و طراحی زیرساخت راه قرار می گیرد، به گونه ای که طراحی باید نیازهای همه انواع کاربران راه را در نظر بگیرد و رفتار ایمن به گونه ای شهودی و قابل درک به کاربران راه القا شده، و تضمین نماید که ساده ترین و واضح ترین رفتارها متصور در استفاده از طرح، همان ایمن ترین رفتار است.

بسته به سیستم حکومت در کشورها، می توان قوانین مربوط به رفتار کاربران در راهها را در سطوح ملی، منطقه ای یا حتی قاره ای وضع کرد. اگرچه قوانین راهنمایی و رانندگی بخش مهمی از تضمین رفتارهای ایمن کاربران در راهها است، اما مهم است که این قوانین به خوبی نیز اعمال شوند و به علاوه مجازات های متناسبی نیز برای جلوگیری از تخلفات رانندگی

موازات اقدامات نظارتی، دولت ها باید از طریق برنامه های جدید ارزیابی ایمنی خودرو که مستقل از خودروسازان برنامه ریزی و اجرا می شوند، امکان تأمین اطلاعات برای مصرف کنندگان در مورد ایمنی خودروها را ایجاد نمایند. این برنامه ها از طریق ارائه اطلاعات مستقل در مورد سطح ایمنی خودروهای مورد آزمایش، به خریداران کمک می کند تا تصمیم برای خرید خودروی ایمن تر را عملی نمایند. به علاوه، چنین برنامه هایی می تواند مستقیماً تولیدکنندگان را تشویق کند تا قبل از صدور هرگونه دستورالعمل قانونی برای برآوردن تقاضا برای خودروهای ایمن، به طور داوطلبانه از فناوری های ایمنی در محصولات خود استفاده نمایند. خدمات در هر دو بخش ناوگان دولتی و خصوصی می توانند با خرید خودروهایی که از حداقل مقررات ایمنی سازمان ملل فراتر می روند، به بهبود ایمنی خودرو کمک کنند.

در راهها تعیین گردد. راهبردهای اعمال قانون باید از طریق ارتباط با عموم مخاطبین از طریق پیام هایی که اثربخش آنها تأیید شده است، پشتیبانی شود تا درک و حمایت عمومی را تضمین نموده و مشارکت ذینفعان محلی را برای حداکثر سازگاری با مقررات به دنبال داشته باشد. به همین ترتیب، باید اقدامات لازم برای جلوگیری از فساد در فرایند اعمال قوانین ایمنی در راهها، که ممکن است حمایت عمومی و اثربخشی قوانین را تضعیف نماید، انجام گیرد.

عوامل دیگر، از جمله تعیین حق بیمه بر اساس عملکرد راننده، می تواند رانندگان را تشویق به رعایت مقررات و قوانین راهنمایی و رانندگی نماید. شرکت ها - چه دولتی و چه خصوصی - می توانند پروتکل هایی را تدوین نمایند که از طریق آنها عملکرد ایمن ناوگان خود را تضمین نمایند، از جمله پذیرش مقادیری از تأخیرهای منطقی از سوی کارفرمایان برای جلوگیری از ارتکاب رانندگان شرکت ها به سرعت زیاد، تعیین محدودیت در تعداد ساعات رانندگی رانندگان در بخش های جابجایی کالا و مسافر، و نظارت بر رفتارهای رانندگی از طریق دستگاه های کنترلی همچون ابزارهای محدودکننده سرعت و تاخوگراف

#### اقدامات پیشنهادی متضمن استفاده ایمن از راه

- تصویب و اجرای قوانین ایمنی راه:

- تعیین حداکثر سرعت مجاز با توجه به نوع و عملکرد راه
- محدودیت غلظت الکل خون (BAC) برای جلوگیری از اختلال در رانندگی (رانندگی در حالت مستی و تحت تأثیر مواد مخدر) با تأکید ویژه بر وضع مقررات خاص برای رانندگان مبتدی و حرفه‌ای
- الزام به استفاده از تجهیزات حفاظتی (کمربند ایمنی، صندلی‌های مخصوص کودک و کلاه ایمنی)
- محدود کردن استفاده از وسایل الکترونیکی دستی در هنگام رانندگی
- دایر کردن یک سازمان اختصاصی برای اعمال قانون، ارائه آموزش و اطمینان از کفایت تجهیزات برای فعالیت‌های اعمال قانون.
- تدوین قوانین راهنمایی و رانندگی و الزامات صدور گواهینامه
- تنظیم و به‌روزرسانی مرتب قوانین راهنمایی و رانندگی و شیوه‌نامه‌ها برای کاربران راه
- ارائه اطلاعات و آموزش در مورد قوانین راهنمایی و رانندگی
- تعیین حداقل سن و حداقل الزامات بینایی رانندگان
- اجرای آزمون‌های مبتنی بر شایستگی پیش از صدور گواهینامه رانندگی و استقرار سیستم گواهینامه رانندگی چندمرحله‌ای برای رانندگان مبتدی
- وضع محدودیت برای حداکثر زمان رانندگی و حداقل زمان استراحت رانندگان حرفه‌ای
- اجبار بیمه مسئولیت برای کاربران وسایل نقلیه موتوری

- اطمینان از اینکه زیرساخت‌های جاده نیازهای همه کاربران جاده را در نظر می‌گیرد و طوری طراحی شده که رفتارهای ایمن کاربران را تسهیل می‌کند، از جمله:

- تابلوگذاری و خط‌کشی واضح راه‌ها که علائم شهودی هستند.
- استفاده از میادین و طرح‌های آرام‌کننده ترافیک مانند سرعت‌کاه‌ها.
- جداسازی فیزیکی کاربران راه شامل استفاده از خطوط جدا شده دوچرخه و مناطق مختص عابرین پیاده.

- استفاده از ویژگی‌ها و فناوری‌های ایمنی خودرو برای حمایت از رفتارهای ایمن، از جمله:

- هشدار خودکار نسبتن کمربند ایمنی؛
- استفاده از دستیار هوشمند سرعت خودرو؛
- فن‌آوری‌هایی که ارسال پیام کوتاه و یا بروز سایر صورت‌های حواس پرتی در هنگام رانندگی را غیر فعال می‌نماید

## پاسخ پس از حادثه

توانبخشی جزء مهمی از سیستم‌های امداد پس از حادثه و سیستم‌های مراقبتی است، چراکه این خدمات می‌تواند ناتوانی مادام‌العمر را در بین مجروحین تصادفات تا حد زیادی کاهش دهد. باید سازوکارهایی برای تقویت ارائه و دسترسی به خدمات توانبخشی قربانیان تصادفات در راهها ایجاد شود. این موضوع شامل تعبیه مراقبت‌های توانبخشی در سیستم‌های مراقبت حاد، در دسترس قرار دادن خدمات توانبخشی در سطوح پایین مراقبت و ایجاد مکانیسم‌های مناسب مالی مانند طرح‌های بیمه مسافران (مانند مسئولیت اجباری شخص ثالث) است. به‌علاوه حمایت از افراد دارای معلولیت برای حفظ شغل خود یا استخدام در مشاغل جدید از طریق ارائه مشوق برای کارفرمایان، پیامدهای اجتماعی و اقتصادی ناتوانی دائمی را بیشتر کاهش می‌دهد.

همچنین باید سیستم‌های جامع برای حمایت از قربانیان و خانواده‌های آنها ایجاد شود. دولت‌ها باید سازوکارهایی را برای ارائه تحقیقات چندرشته‌ای در مورد بررسی تصادفات و اطمینان از برقراری عدالت ایجاد کنند. در صورت نیاز باید حمایت مالی و اجتماعی نیز به قربانیان و خانواده‌های آنها ارائه شود تا اطمینان حاصل شود که این افراد به دلیل هزینه‌های هنگفتی که گاهی با درمان و توانبخشی طولانی مدت یا از دست دادن نان‌آور خانواده همراه است، به فقر کشیده نخواهند شد.

مراقبت پس از تصادف و زنده ماندن مصدومین، به زمان پاسخ حساسیت فراوانی دارد: یک تأخیر چند دقیقه‌ای می‌تواند بین مرگ و زندگی تفاوت ایجاد کند. به همین دلیل، مراقبت‌های مناسب، یکپارچه و هماهنگ باید در کوتاه‌ترین زمان پس از وقوع تصادف انجام شود. سازوکارهای اطمینان از اقدام مناسب شامل یک سیستم هشدار (به عنوان مثال استفاده از شماره تماس واحد جهانی برای دسترسی) است که به متخصصان مربوطه متصل است، و این متخصصان به نوبه خود قادرند تا در صورت نیاز، به سرعت خدمات اضطراری مناسب را با پرسنل آموزش دیده و تجهیزات لازم از طریق آمبولانس یا گاهی هلیکوپتر اعزام کنند.

به منظور افزایش دسترسی به موقع به مداخلات ساده امداد و نجات، باید آموزش‌های کمک‌های اولیه در سطح جامعه به ویژه در مناطقی که در آنها خدمات پیش بیمارستانی محدود و/یا زمان پاسخگویی طولانی است، افزایش یابد. گروه‌های مناسب هدف برای آموزش کمک‌های اولیه شامل اورژانس‌های غیرپزشکی مانند پلیس و آتش‌نشانان و سایر افراد همچون رانندگان حرفه‌ای، از جمله رانندگان تاکسی و رانندگان وسایل نقلیه عمومی است که مشاغل آنها به گونه‌ای است که اغلب، آنها را در موقعیت وقوع یک تصادف قرار می‌دهد. برای تشویق انجام کمک‌های اولیه توسط این گروه‌ها، کشورها باید آنها را از حمایت‌های قانونی برخوردار کنند (به عنوان مثال قوانین Good Samaritan)



### اقدامات پیشنهادی برای بهبود پاسخ پس از حادثه

- ارائه یک سیستم برای فعال کردن پاسخ پس از تصادف:
  - شماره تلفن منحصر به فرد اورژانس با پوشش ملی.
  - سازوکار هماهنگی برای اعزام (آتش نشانی، پلیس، آمبولانس).
- ایجاد ظرفیت پاسخگویی در بین پاسخگویان غیر حرفه‌ای (متخصصان غیر پزشکی):
  - ارائه آموزش اولیه (EMS) برای ارائه دهندگان غیر حرفه‌ای مانند شاغلین تاکسی و حمل و نقل عمومی، پلیس، آتش نشانی و غیره.
  - تصویب قوانین برخورداری از حمایت قانونی برای اطمینان از حمایت پاسخ دهندگان غیر حرفه‌ای در صورت حادثه.
- تقویت مراقبت‌های پزشکی حرفه‌ای:
  - ثبت آسیب در مراکز مراقبت‌های بهداشتی به منظور جمع‌آوری اطلاعات علت آسیب و مداخلات بالینی در هر مورد.
  - ایجاد ظرفیت ارائه خدمات/مراقبت‌های پیش بیمارستانی، بیمارستانی و توانبخشی و ایجاد یک پکیج یا بسته پایه خدمات مراقبت‌های اضطراری برای هر سطح از سیستم بهداشتی.
  - اطمینان از دسترسی ۲۴ ساعته - صرف نظر از توانایی پرداخت افراد- به خدمات جراحی و بخش‌های مراقبت‌های ویژه، مجهز به کادر درمان و تجهیزات
  - ارائه خدمات بازیابی و توانبخشی برای جلوگیری از ناتوانی دائمی.
- ایجاد الزامات تحقیقات و بررسی عمقی حادثه به صورت چندرشته‌ای، پس از تصادف:
  - اجباری کردن تحقیق و بررسی تصادفات در مورد تصادفات منجر به صدمات جدی و مرگبار، برای شناخت استراتژی‌های پیشگیری و اعمال پاسخ قضایی مؤثر برای قربانیان و خانواده‌های آنها
  - ایجاد ساز و کارهای هماهنگی برای بررسی پس از تصادف و به اشتراک‌گذاری داده‌ها توسط بخش‌های مربوطه.
  - ایجاد مکانیزم‌های تأمین مالی مناسب مانند طرح‌های بیمه مسافران (مانند مسئولیت اجباری شخص ثالث).
  - حمایت اجتماعی، قضایی و در صورت لزوم، حمایت مالی از خانواده‌های داغ‌دیده و بازماندگان آنها.







## الزامات اجرایی

برای تحقق بهبود ایمنی راه‌ها در دهه آینده، اطمینان از اجرای مؤثر سیستم ایمن ضروری است. اقدامات و مداخلات پیشنهادی باید بر اساس شواهد برنامه‌ریزی شده و در صورت امکان، از تحقیقات اجرایی برای هدایت بومی‌سازی اقداماتی که اثربخشی اثبات شده دارند استفاده شود.

### سرمایه گذاری

تجاری قدرتمند که منافع اقتصادی قوی را نشان می‌دهد هدایت شود. تأمین مالی و مدیریت آن آسان باشد؛ و برای عموم مردم و سیاست‌گذاران قابل قبول باشد. منابع بودجه پایدار از طریق تخصیص مالی توسط دولت مرکزی<sup>۱۴</sup>، تخصیص توسط دولت‌های محلی<sup>۱۵</sup>؛ عوارض استفاده از راه<sup>۱۶</sup>؛ عوارض بیمه بخش خصوصی<sup>۱۷</sup>؛ مازاد بر بیمه دولتی<sup>۱۸</sup>؛ تأمین از محل جرایم رانندگی<sup>۱۹</sup>؛ و اوراق قرضه اجتماعی<sup>۲۰</sup> قابل حصول است.

با این حال، برای شروع اقدامات توصیه شده در این برنامه اقدام، ممکن است به تأمین مالی موقتی و میان‌مدت<sup>۲۱</sup> نیاز باشد. منابع مالی متعددی برای کمک به شروع فعالیت ایمنی راه‌ها، به ویژه برای کشورهای با درآمد کم و متوسط وجود دارد، همچون صندوق‌های وام دهی چند جانبه<sup>۲۲</sup>، حمایت بخش خصوصی<sup>۲۳</sup>؛ جمع‌آوری کمک‌های تجاری<sup>۲۴</sup>؛ آژانس‌های مالی بین‌المللی<sup>۲۵</sup>؛ و جلب کمک‌ها و مشارکتهای بشردوستانه از بنیادها و افراد<sup>۲۶</sup>.

ایمنی راه‌ها در اکثر کشورها با کمبود سرمایه‌گذاری مواجه است. برای توسعه زیرساخت‌های راه ایمن و همچنین مداخلاتی که می‌تواند ایمنی راه‌ها را بهبود بخشد به سرمایه‌گذاری پایدار و بلندمدت نیاز است. در زمینه‌های وسیع‌تر حمل و نقل، به ویژه حمل و نقل و برنامه‌ریزی شبکه، حمل و نقل عمومی، راه‌سازی، بهره‌برداری و نگهداری، فرصت‌های قابل توجهی برای استفاده از سرمایه‌گذاری‌های موجود وجود دارد. تأکید بر آن است که به جای اینکه ایمنی یک "افزودنی" در کنار فعالیتها در زمینه‌های مورد اشاره باشد، ایمنی راه باید در فرایند تصمیم‌گیری‌های حمل و نقل تعبیه شده و جزء لاینفک فرایندهای مربوطه باشد.

مسئولیت اصلی تأمین بودجه فعالیت‌های ایمنی راه بر عهده دولت‌ها است. منابع مالی پایدار احتمالاً منابعی هستند که به‌صورت بومی تأمین شوند، با فعالیتی که قرار است تأمین مالی شود، ارتباط واضحی داشته باشد، از طریق یک مورد

## چارچوب‌های قانونی

شناختن متقابل چنین معایناتی که چارچوب قانونی را برای بازرسی وسایل نقلیه چرخ‌دار و به رسمیت شناختن متقابل گواهی‌های بازرسی برای استفاده فرامرزی از وسایل نقلیه جاده‌ای فراهم می‌کند.

- موافقت‌نامه ۱۹۹۸ مربوط به ایجاد مقررات فنی جهانی برای وسایل نقلیه، تجهیزات و قطعات قابل حمل و یا قابل استفاده در وسایل نقلیه چرخ‌دار، که به عنوان چارچوبی برای تدوین مقررات فنی جهانی برای وسایل نقلیه در زمینه ایمنی و عملکرد زیست‌محیطی عمل می‌کند.
- توافق‌نامه ۱۹۵۷ در مورد حمل و نقل جاده‌ای بین‌المللی کالاهای خطرناک (ADR) که استانداردهایی همچون الزامات مربوط به عملیات، آموزش رانندگان و ساخت وسایل نقلیه را ارائه می‌دهد و می‌تواند برای جلوگیری و کاهش اثرات تصادفات ناشی از کالاهای خطرناک اعمال شود.

برای درک کامل مزایای این معاهدات و توافق‌نامه‌ها، اجرای کنوانسیون‌های مرتبط با ایمنی راه سازمان ملل متحد باید فراتر از الحاق کشورها باشد. چراکه مرحله مهم بعدی آن است که قراردادهای به قوانین و سیستم‌های ملی یا منطقه‌ای منتقل شوند تا از کاربرد مؤثر آنها اطمینان حاصل شود و پس از آن از طریق پلیس راهنمایی و رانندگی و نهادهای بازرسی مربوطه، اعمال قانون صورت پذیرد.

ابزارهای حقوقی سازمان ملل متحد در مورد ایمنی راه‌ها پایه محکمی برای کشورها در ایجاد چهارچوب‌ها و سیستم‌های حقوقی ملی خود ایجاد می‌کند که به ایمنی راه‌ها کمک کرده و تردد بین‌المللی را تسهیل می‌کند. این ابزارها شامل موارد زیر است:

- کنوانسیون ۱۹۶۸ در مورد ترافیک جاده‌ای، و کنوانسیون ماقبل آن، کنوانسیون ۱۹۴۹ در مورد ترافیک جاده‌ای، که تسهیل‌کننده تردد جاده‌ای بین‌المللی و افزایش ایمنی راه‌ها از طریق تصویب قوانین یکنواخت ترافیکی است.
- کنوانسیون ۱۹۶۸ در مورد علائم و نشانه‌های جاده‌ای، که مجموعه‌ای از علائم و نشانه‌های جاده‌ای را که به‌طور مشترک مورد توافق قرار گرفته است، ارائه می‌دهد.
- موافقت‌نامه ۱۹۵۸ در مورد تصویب مقررات فنی هماهنگ سازمان ملل متحد برای وسایل نقلیه، تجهیزات و قطعاتی که بتوانند در وسایل نقلیه چرخ‌دار قابل نصب و/یا قابل استفاده باشند و شرایط تشخیص متقابل تأییدیه‌های اعطا شده بر اساس این مقررات سازمان ملل متحد، که چارچوب قانونی برای تصویب مقررات یکنواخت سازمان ملل متحد برای انواع وسایل نقلیه چرخ‌دار تولید شده، به ویژه مربوط به جنبه‌های ایمنی و محیط زیست را فراهم می‌کند.
- موافقت‌نامه ۱۹۹۷ در مورد تصویب شرایط یکنواخت برای معاینات فنی دوره‌ای وسایل نقلیه چرخ‌دار و به رسمیت

## مدیریت سرعت

وجود دارد، حداکثر سرعت ۳۰ کیلومتر بر ساعت (معادل ۲۰ مایل بر ساعت) باید اعمال شود، مگر اینکه شواهد قدرتمندی مبنی بر لزوم حمایت از محدودیت‌های بالاتر سرعت وجود داشته باشد.

مداخلات مدیریت سرعت در طیف وسیعی از عرصه‌های ایمنی راه، از جمله طراحی و مهندسی راهها (برای مثال، استفاده از سرعت‌کاهها<sup>۲۷</sup> و سرعت‌گیرهای منقطع<sup>۲۸</sup>، گذرگاه‌های برجسته<sup>۲۹</sup>، میادین<sup>۳۰</sup>، پیچاننده‌ها<sup>۳۱</sup> و همچنین وضع محدودیت سرعت بر اساس سرعت ایمن<sup>۳۲</sup>)، مداخلات خودرو (محدود کننده‌های سرعت<sup>۳۳</sup>، دستیار هوشمند سرعت خودرو<sup>۳۴</sup>)؛ و مداخلات تغییر رفتار (وضع قوانین، اعمال قانون و تبلیغات جهت افزایش مؤثر بازدارندگی عام از تخلف سرعت غیرمجاز) امکان‌پذیر است. ادغام مؤثر این تلاش‌های غالباً پراکنده (و هدایت آنها در زمینه‌هایی که بیشترین اثرگذاری را داشته باشند) مدیریت سرعت را بهبود بخشیده و نتایج قدرتمندتر و بسیار مؤثرتری را به همراه خواهد داشت. به عنوان مثال، اقدامات مهندسی راه بیشتر در راهها و معابر کم‌سرعت مناسب‌تر است تا راهها و معابر با سرعت بیشتر. همچنین مداخلات خودرویی برای مقرون به صرفه شدن ممکن است زمان‌بر باشند، به ویژه در کشورهایی که وارد کننده وسایل نقلیه دست دوم هستند. اعمال قانون، از جمله روشهای خودکار اعمال قانون، در کشورهایی که سطح فساد اداری در آنها کمتر است، و سیستم‌های قضایی و اداری مؤثری دارند، بیشترین اثربخشی را دارد.

مدیریت سرعت موضوع مهمی در اجرای مؤثر رویکرد سیستم ایمن است. سرعت یک عامل خطر مهم و دربرگیرنده جنبه‌های متفاوت است و از طریق اقدامات مربوط به عناصر مختلف سیستم ایمن، مانند حمل و نقل چندوجهی و برنامه‌ریزی کاربری زمین، زیرساخت‌ها، طراحی وسایل نقلیه و اجرای مداخلات رفتاری کاربران در راهها مورد بررسی قرار می‌گیرد.

مدیریت سرعت مناسب نه تنها به طور مستقیم بر احتمال تصادف و شدت آن تأثیر می‌گذارد، بلکه بر اثربخشی سایر مداخلات ایمنی نیز تأثیر می‌گذارد. مثلاً وسایل نقلیه-ای که از مقررات مربوط به وسایل نقلیه سازمان ملل متحد یا استانداردهای معادل ملی برخوردارند، طوری طراحی شده اند که نیروهای تصادف بر سرنشینان و عابران پیاده را تا میزان قابل تحمل در ضربات جانبی با سرعت برخورد تا ۵۰ کیلومتر بر ساعت محدود کنند. بنابراین، طراحی بر اساس سیستم ایمن سرعت را در راههای دارای تقاطعاتی که برخوردهای جانبی در آنها محتمل است، به ۵۰ کیلومتر در ساعت یا کمتر کاهش می‌دهد.

در مناطق پرجمعیت شهری، شواهد محکمی وجود دارد که نشان می‌دهد در مواقعی که سرعت بالاتر از سطح ایمن شناخته شده‌ی ۳۰ کیلومتر بر ساعت است، حتی رعایت بهترین ویژگی‌های طراحی راه و وسیله نقلیه نمی‌تواند ایمنی همه کاربران راه را تضمین کند. به همین دلیل، در مناطق شهری که ترکیبی معمول و قابل پیش بینی از انواع کاربران راه (خودروها، دوچرخه‌سواران، موتورسواران و عابران پیاده)

## ظرفیت سازی

و نقل و برنامه‌ریزی شهری ادغام شده است. اعتباربخشی به ایمنی راهها به عنوان یک زمینه مطالعاتی در مؤسسات آموزش عالی و توسعه حرفه‌ای، عامل مهمی در حصول اطمینان از توسعه‌یافتگی مدیران و متخصصان ایمنی راهها است. دوره‌های کوتاه مدت و فعالیتهای آموزش مداوم نیز می‌تواند به کسب شایستگی‌هایی مانند مدیریت و اجرای برنامه کمک کند، در حالی که شبکه‌های حرفه‌ای و انجمن‌های تخصصی نیز بسترهای مهمی برای ارائه پشتیبانی مداوم و ارتقای دانش هستند. علاوه بر این، آموزش برای متخصصان در زمینه‌های مرتبط (مثل روزنامه‌نگاری) می‌تواند وسیله مؤثری برای تقویت حمایت‌طلبی<sup>۳۵</sup> و حمایت‌گری<sup>۳۶</sup> از سیاست‌ها در تلاش‌های ایمنی راه باشد.

## اطمینان از لحاظ نمودن دیدگاه جنسیتی در برنامه ریزی حمل و نقل

می‌کنند، فقط از مدل‌های آدمک مرد معمولی استفاده می‌کنند و بنابراین ویژگی‌ها و نیازهای بدنی خاص زنان را منعکس نمی‌کنند. به این ترتیب، موارد زیر باید به عنوان بخشی از اجرای سیستم ایمن در نظر گرفته شوند:

- چارچوب سیاست‌های حمل و نقلی باید محیطی را برای مردان و زنان فراهم کند که از تحرک ایمن، امن، در دسترس، قابل اعتماد و پایدار و مشارکت بدون تبعیض در حمل و نقل برخوردار شوند.
- زنان بیشتری باید در بخش حمل و نقل و فرآیندهای آن مشارکت داشته باشند. مشارکت از نقش‌آفرینی در حرفه حمل و نقل<sup>۳۸</sup> تا به‌عنوان تصمیم‌گیرندگان در توسعه سیستم‌های تنظیم‌کننده و سیاست‌گذاری<sup>۳۹</sup>، نقش‌آفرینی در امور مهندسی و طراحی و در همه امور بینابینی. در رابطه با طراحی و ساخت همه جنبه‌های زیرساخت‌های حمل و نقل، تمرکز بیشتری بر تفاوت‌های جنسیتی مورد نیاز است. به‌عنوان مثال، طراحی خودرو باید تغییر کند تا تفاوت‌های ارگونومی بین جنسیت‌ها را برآورده نماید. برای مثال آدمک EvaRID که در تصادفات استفاده می‌شود، و با موفقیت برای آزمایش‌های قانونی، اعتبارسنجی شده است، مثال خوبی از چگونگی دستیابی به این امر است.

ایجاد ظرفیت برای متخصصان ایمنی راه که برای دولت، بخش خصوصی، جامعه مدنی و مؤسسات تحقیقاتی کار می‌کنند، باید در اولویت قرار گیرد، زیرا عدم وجود دانش تخصصی در توسعه راه‌های ایمن‌تر، وسایل نقلیه ایمن‌تر و رفتار ایمن کاربران راه و طراحی و راه‌اندازی سیستم‌های کارآمد امداد و نجات پس از سانحه مانع بزرگی در کشورهای مختلف است. علاوه بر این، بسیاری از کشورها و شهرها در تطبیق اصول سیستم ایمن با شرایط محلی، در جمع‌آوری مؤثر داده‌های ایمنی راهها و تجزیه و تحلیل آنها و انجام تحقیقات با کیفیت ایمنی راه فاقد تخصص لازم هستند. در دهه‌های گذشته، ایمنی راهها تا حدودی در برنامه‌های آموزشی دانشگاهی در رشته‌های مختلف مانند بهداشت عمومی، حمل

مسائل مربوط به ایمنی راهها به دلایل مختلف جسمی، رفتاری و اجتماعی در مردان و زنان متفاوت است. علیرغم آسیب‌پذیری بیشتر زنان در هنگام تصادف، احتمال مرگ زنان در تصادفات بسیار کمتر از مردان است. کشته شدن زنان در تصادفات، معمولاً در موقعیت‌های متفاوتی از مردان (اغلب به عنوان عابران پیاده و مسافر خودرو، به‌جای راننده یا موتورسوار) رخ می‌دهد. این امر تا حدی نشان‌دهنده تعداد بیشتر سفرهای موتوری است که توسط مردان انجام می‌شود. همچنین این مشاهده، نشان‌دهنده تفاوت جنسیتی در ریسک‌پذیری است. شواهد نشان می‌دهد که (حتی با احتساب این موضوع که مردان اکثراً از خطرناک‌ترین شیوه‌ها، چه در حمل و نقل روزانه و چه به‌عنوان حرفه خود استفاده می‌کنند) به ازای هر کیلومتر پیمایش، رانندگان/راکبان مرد نسبت به زنان، دو تا چهار برابر بیشتر در معرض خطر قرار دارند. همچنین تفاوت‌های جنسیتی زیادی در الگوهای آسیب‌های ناشی از تصادفات در راهها وجود دارد. زنان ۴۷٪ بیشتر از مردان در معرض صدمات جدی در تصادف رانندگی قرار دارند و پنج برابر بیشتر در معرض مجروحیتهای گردنی<sup>۳۷</sup> قرار می‌گیرند. تفاوت‌های جنسیتی ذاتی در اسکلت ممکن است یکی از دلایل احتمال بیشتر بروز آسیب در زنان باشد. با این حال، اکثر آزمایش‌های نظارتی که ایمنی سرنشینان خودرو را ارزیابی

## تطبيق فناوری با سیستم ایمن

به تحرک ایمن تر و پایدارتر کمک کند. این قابلیت می‌تواند به ویژه برای ایمنی عابران پیاده، دوچرخه‌سواران و دوچرخه‌های موتور می‌فید باشد. فناوری مشابه نیز می‌تواند برنامه‌ریزی مسیر (مسیریابی) را با هدف کاهش تراکم، کاهش انتشار آلاینده‌ها و بهینه‌سازی ایمنی راه میسر سازد. ارتباطات و فناوری‌های لجستیکی می‌توانند با اتصال افراد به صورت الکترونیکی برای تجارت و بازرگانی و همچنین تسهیل حمل و نقل کارآمد و ایمن محصولات و مواد، نیاز به سفر را کاهش دهند.

تحریک توسعه فناوری ایمنی که در طیف گسترده-ای از محیط‌ها مناسب است، بخشی از چالش راهبری فناوری است. بخش دیگر این چالش، مربوط به مدیریت توسعه فناوری و تأثیر احتمالی آن - چه مثبت و چه منفی - بر ایمنی راهها است. افزایش اتصال و سایر فناوری‌های تلفن همراه فرصت‌های جدید و چالش‌های جدیدی را ایجاد می‌کند که نیاز به ارزیابی و به‌روزرسانی سیاست‌ها، مقررات و قوانین راهنمایی و رانندگی دارد.

فناوری خودرو با سرعت بی‌سابقه‌ای در حال تغییر است و درحالی‌که بحث‌هایی در مورد قابلیت فناوری‌های نوظهور وجود دارد، در حال حاضر در بسیاری از کشورها سیستم‌های پیشرفته کمک راننده از جمله کنترل پایداری الکترونیکی، هشدارهای تغییر مسیر و ترمز اضطراری خودکار جان افراد را نجات می‌دهند. عملکردهای آینده خودروهای خودران نیز در حال توسعه است که به‌طور بالقوه حتی جان بیشتری را نجات خواهد داد. فناوریهای خارج از خودرو نیز می‌تواند در کشورهای با درآمد کم و متوسط تفاوت محسوسی در ایمنی راه ایجاد کنند. یک مثال، امداد و نجات بعد از تصادف است، جایی که فناوری ارتباطات - شاید بر اساس تلفن همراه که تقریباً در همه جا وجود دارد- می‌تواند مراقبت مؤثر دستگاه‌های امداد و نجات از مجروحان را تسهیل کند. در مواردی که آمبولانس در دسترس نیست، فناوری می‌تواند راهنمای مسیر برای انتقال قربانیان تصادف به نزدیکترین مراکز درمانی که قابلیت مراقبت‌های تروما دارند ارائه دهد. ارتباطات بین خودرویی<sup>۴۰</sup> و خودرو با زیرساخت<sup>۴۱</sup> نیز می‌تواند





## تمرکز بر کشورهای کم درآمد و در آمد متوسط

باید این درس آموخته‌ها و پایبندی به مفاد آنها برای ایمنی راهها را به‌عنوان بخشی از حمایت‌های توسعه‌ای تضمین نمایند. به‌طور مشابه، شرکت‌های چند ملیتی که در کشورهای با درآمد کم و متوسط فعالیت می‌کنند باید ایمنی فعالیت‌های خود را زیر نظر داشته باشند و مکانیسم‌هایی برای جلوگیری از آسیب‌های تصادفات در راهها را در سراسر زنجیره ارزش خود در نظر بگیرند. تعهد و پایبندی به اصول ایمنی راه توسط شرکت‌های خصوصی باید در کشورهای با درآمد کم و متوسط همانند کشورهای با درآمد بالا، فارغ از محیط نظارتی که این شرکتها در آن فعالیت می‌کنند، یکسان باشد.

تنوع زمینه‌ها و موقعیت‌های ژئوپلیتیکی در کشورهای با درآمد کم و متوسط، اهمیت همکاری منطقه‌ای و ملی (از جمله فرصت‌هایی برای تعیین اهداف منطقه‌ای و/یا استراتژی‌هایی برای مقابله با چالش‌های مشترک) را تقویت می‌کند. در این شرایط، همکاری‌های چندجانبه همچنین می‌تواند فرصتی برای تقویت صداهای انفرادی کشورها ایجاد کند. از طریق ایجاد شبکه‌ها و اتحادیه‌های منطقه‌ای، کشورها می‌توانند اهرم‌های خود را در تعامل با سازمان‌های چند جانبه و چند ملیتی قدرتمندتر نمایند.

با وجود داشتن کمتر از ۶۰ درصد وسایل نقلیه موتوری جهان، کشورهای کم درآمد و متوسط بیش از ۹۰ درصد از کل مرگ و میرهای ناشی از تصادفات در راهها را تشکیل می‌دهند، بنابراین دستیابی به اهداف دهه اقدام نیازمند توجه و حمایت بیشتر از این کشورها است. علیرغم چالش‌های آشکار، کشورهای با درآمد کم و متوسط می‌توانند مداخلات سنتی و مستقل را برای رسیدگی به ایمنی راهها و اتخاذ رویکردی یکپارچه برای حمل و نقل ایمن و پایدار انجام دهند. همانطور که بسیاری از کشورهای پردرآمد (به‌ویژه کشورهایی که وابستگی زیادی به استفاده از وسایل نقلیه شخصی دارند) با چالش‌هایی روبرو هستند- مانند کربن زدایی از حمل و نقل برای کاهش تغییرات آب و هوایی و رفع نگرانی‌های بهداشتی ناشی از بی‌حرکی فیزیکی- کشورهای با درآمد کم و متوسط نیز می‌توانند برای سیستم‌های چندوجهی حمل و نقل، به عنوان بخشی از دستور کار توسعه یکپارچه سرمایه‌گذاری نمایند.

علاوه بر به اشتراک گذاشتن درس‌های آموخته شده و پشتیبانی فنی، کشورهای با درآمد بالا (از طریق آژانس‌های توسعه دوجانبه خود) در کنار کمک‌های مالی چند جانبه و خصوصی





## مسئولیت مشترک برای ایمنی راهها

این امر مشارکت داشته باشند. همراهی قدرت جمعی و جهانی سازمان‌های دولتی و خصوصی که اقدامات ایمنی راه را به عنوان بخشی از مشارکت خود در اهداف توسعه پایدار جای داده‌اند، به همراه قدرت تصویب، رهبری و قدرت مالی آنها در موفقیت برنامه جهانی ضروری است.

اگرچه سازمان‌های دولتی مسئولیت اصلی طراحی یک سیستم حمل و نقل ایمن و اجرای یک برنامه اقدام ایمنی راه را بر عهده دارند، اما نقش و تأثیر سایر نهادها نیز به‌طور فزاینده‌ای به‌عنوان بخش مهمی از سیستم ایمن به رسمیت شناخته می‌شود. بخش خصوصی، جامعه مدنی، دانشگاه‌ها و سایر نهادهای غیر دولتی نیز می‌توانند به روشهای مهمی در

### نقش دولت

راههای یک کشور، حتی در صورت تقسیم مسئولیت با سایر بازیگران از طریق اقدامات زیر باید حفظ شود:

- ارائه یک چارچوب قانونی برای ایمنی راهها و الزامات قانونی برای کار نهادهای مختلف در داخل و خارج از دولت.
- تدوین برنامه عملیاتی دارای هدف و نظارت بر فعالیتهای نهادها و ذی‌نفعان مختلف و حصول اطمینان از بودجه کافی برای حمایت از اجرای آن.
- تشویق به رعایت استانداردهایی مانند روشهای تأمین خدمات<sup>۴۳</sup> توسط ارائه دهندگان و کاربران خدمات حمل و نقل.
- هماهنگی کلی برای انجام این فعالیتها.
- برای اطمینان از شفافیت و پاسخگویی، گزارش اقدامات همه

دولت (ملی و محلی) مسئولیت اصلی تأمین امنیت شهروندان را بر عهده دارد. با توجه به تأثیر منفی قابل توجه تصادفات در راهها و همچنین پیامدهای مثبت ایمنی بیشتر، ایمنی راهها باید به عنوان یک اولویت سیاسی تلقی شده و به‌عنوان یک کالای عمومی ارزشمند شناخته شود. یک شاخص بسیار مهم از اراده سیاسی برای این کار، میزان تأمین مالی در بخشهای مختلف است که با اهداف مرتبط با ایمنی راهها در سطح ملی تخصیص یافته است.

علاوه بر این، دولتها مسئول تعیین اولویتهای بر اساس مشورت ذی‌نفعان و بر اساس شواهد محلی<sup>۴۲</sup> به عنوان بخشی از یک برنامه ملی هستند. همچنین دولتها مسئول استقرار مکانیسم‌های هماهنگی؛ و اطمینان از جمع‌آوری و تجزیه و تحلیل داده‌های تصادفات، کشته‌ها و مجروحین هستند. نقش محوری دولت در رهبری و هماهنگی استراتژی ایمنی

شاخص‌های عملکرد خود از جمله تعداد مرگ و میر در تصادفات راهها، جراحات و سایر داده‌های مربوطه در پیش گیرند.

نهادهای عمومی مردم بسیار مهم است. نهادهای دولتی موظف به شفاف‌سازی هستند و باید دیگران را نیز تشویق و یا مأمور کنند که همین شفاف‌سازی را از طریق ارائه خط‌مشی‌ها و

## نقش دانشگاهیان، جامعه مدنی و گروه‌های جوانان

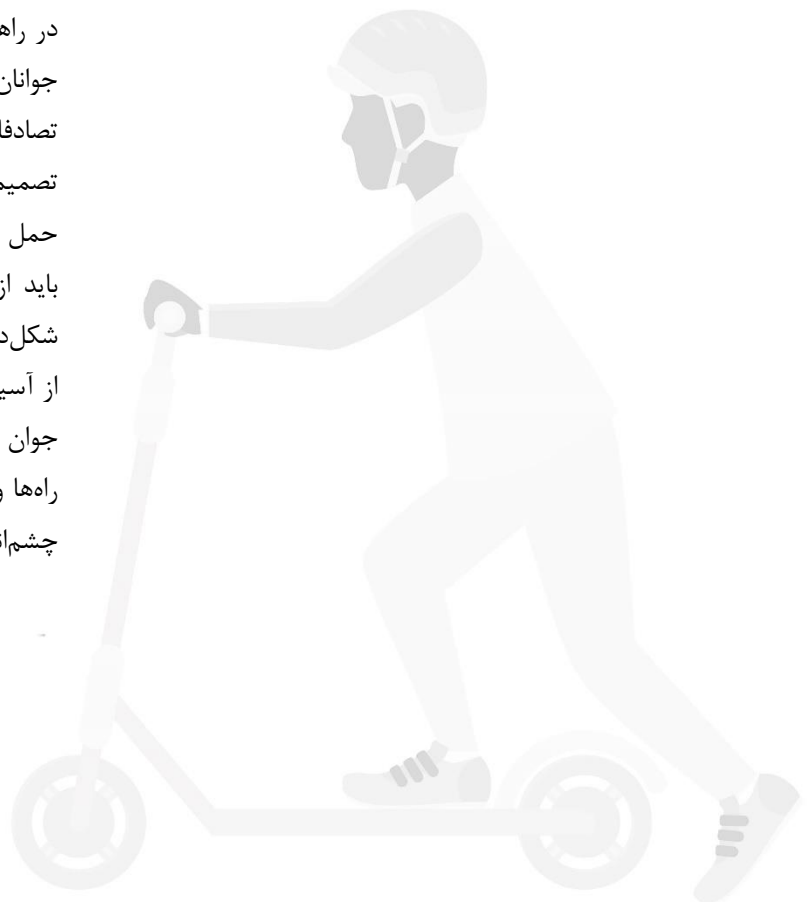
جامعه مدنی می‌تواند با تقویت صدای دانشگاهها و مؤسسات تحقیقاتی از طریق ایفای نقش حمایت‌طلبی و اقدام به‌صورت صدای مستقل برای تأثیرگذاری بر تغییرات اجتماعی کمک نماید. به علاوه جامعه مدنی می‌تواند با تقویت پایگاه شواهد و همچنین ارائه دیدگاه جوامع تحت تأثیر این سیاستها، به توسعه سیاستها بپردازد.

در سطح ج جهانی، تخصص قابل توجهی در میان نهادهای دانشگاهی و گروه‌های جامعه مدنی وجود دارد که می‌تواند به پر کردن شکاف‌های مهم در زمینه‌های مختلف ایمنی راهها (که گاهی اوقات نادیده گرفته شده‌اند) و همچنین به اجرای سیاستهای لازم برای کاهش آسیب‌های تصادفات در راهها کمک کند.

دانشگاهها و گروه‌های جامعه مدنی علاوه بر حفظ ایمنی راهها در دستور کار دولت‌ها و متحد ساختن ذینفعانی که اهداف مشترک دارند می‌توانند:

دانشگاهها و مؤسسات تحقیقاتی نقش مهمی در تولید شواهد برای کمک به دولت و سایر بازیگران در درک ماهیت مشکل (از طریق تحلیل‌های اپیدمیولوژیک و ریسک) و همچنین شناسایی راه‌حل‌ها و استراتژی‌های مؤثر (از طریق آزمایش مداخلات و مطالعات اجرایی) ایفا می‌کنند.

- منبع مهم اطلاعات ایمنی راه برای جامعه و دولت‌ها باشند.
  - از طریق توانمندسازی جوامع در مسائل ایمنی راه و اطمینان از حکمرانی خوب، در تضمین پاسخگو کردن دولت کمک نمایند؛ و
  - دولت‌ها را به سمت دستیابی به اهداف جهانی توسعه پایدار مرتبط با ایمنی راه پیش رانند.
- جوانان به دو دلیل اساسی در شکل‌گیری سیستم حمل و نقل آینده نقش مهمی ایفا می‌کنند. اول، با توجه به اینکه تصادفات در راهها علت اصلی مرگ در بین افراد ۵ تا ۲۹ ساله است، جوانان گروه سنی هستند که بیشترین آسیب‌پذیری را از تصادفات در راهها دارند. ثانیاً، آنها نسلی هستند که نتایج تصمیماتی که امروز در مورد ایمنی سیستم در حال تحول حمل و نقل گرفته می‌شود را به ارث می‌برند. به همین دلیل باید از آنها در مورد نیازهایشان پرسیده شود تا بتوانند به شکل‌دهی سیستم کمک کرده و ایده‌هایی برای حفاظت بهتر از آسیب‌پذیرترین افراد ارائه دهند. تعامل معنادار با رهبران جوان می‌تواند به تقویت بیشتر مالکیت عمومی موضوع ایمنی راهها و همچنین ایجاد گروهی جدید از حامیان ایمنی راه با چشم‌اندازی تازه در آینده حمل و نقل کمک کند.



## نقش بخش خصوصی

• انتظار از تأمین کنندگان برای پایش و خود ارزیابی و گزارش عملکرد ایمنی خود

• تعیین استانداردهایی برای زمان بندی و برنامه ریزی عملیات رانندگی و اعمال شیوه های مدیریت خستگی راننده، استفاده از مسیرهای کم خطر، استفاده از وسایل نقلیه کم ریسک، و انتخاب ساعات مناسب تر برای رانندگی

تولیدکنندگان وسایل نقلیه و صنایع وابسته می توانند از طریق اطمینان از اینکه خودروهایی که تولید می کنند، فارغ از بازارهایی که قرار است در آنجا به فروش برسند دارای ویژگی ها و امکانات ایمنی باشند، در ارتقای ایمنی راهها سهیم باشند. آنها می توانند برای تأمین زیرساخت های ایمن که برای همه انواع کاربران راه متناسب شده است، توسعه فن آوری های ایمنی و حمایت از تلاش ها برای هماهنگ سازی استانداردها و الزامات در مناطق مختلف حمایت طلبی کنند.

به طور مشابه، بخش های دیگر مانند بیمه می توانند با ایجاد انگیزه برای استفاده ایمن از راه از طریق قیمت گذاری حق بیمه، به فرهنگ مطلوب ایمنی کمک کنند. طرح های بیمه اجباری می توانند با تسهیل تحقیقات در مورد تصادف و همچنین حمایت در برابر خسارت های مالی قربانیان، به میزان قابل توجهی در پاسخ پس از تصادف کمک کنند. سایر تلاشها برای در نظر گرفتن ایمنی به مثابه یک "کالا"، همچون تلاش برای ایجاد یک شاخص ایمنی و ایجاد اوراق قرضه ایمنی راهها، نیز ابزارهای مهمی برای اطمینان از شیوه های پایدار مشارکت شرکتها هستند.

علاوه بر این، شرکتها و مشاغل خصوصی باید اقداماتی را که بر ایمنی راهها اثرات منفی می گذارد، مورد بررسی و کاهش قرار دهند، از جمله تبلیغات خودروها بر اساس سرعتی که می توانند کسب کنند، ترویج مصرف الکل یا سایر موادی که می تواند منجر به اختلال در رانندگی شود و سیاست های قرارداد با افراد<sup>۴۴</sup> که ممکن است به حمل و نقل عمومی شلوغ یا خستگی راننده منجر شود.

شرکتها و مشاغل از طریق محصولات، ناوگان و نحوه مدیریت آنها؛ تأثیر بر کارکنان، پیمانکاران، و همچنین از طریق قابلیت های بالقوه برای حمایت مالی از ایمنی راهها تأثیر فوق العاده ای بر جامعه و سیستم های حمل و نقل دارند. مشاغل و صنایع در همه اندازه ها و بخش ها می توانند با به کارگیری اصول سیستم ایمن در کل زنجیره ارزش خود (از جمله شیوه های داخلی در فرایندهای تأمین، تولید و توزیع) و ارائه عملکرد ایمنی در گزارش های پایداری خود، به دستیابی به اهداف توسعه پایدار مرتبط با ایمنی راه کمک کنند. به عنوان مثال، مشاغل می توانند در مفاد قراردادهای خود با تأمین کنندگان موارد زیر را بگنجانند:

• تعیین سطح ایمنی خودرو (از جمله برای وسایط دوچرخ موتوری) برای ناوگان خودروهایی که در انجام خدمات تهیه شده استفاده می شوند.

• الزام به این که رانندگان حمل و نقل، از جمله رانندگانی که از وسایط دوچرخ موتوری و سایر وسایل نقلیه متحرک شخصی استفاده می کنند، آموزش های ایمنی مربوط به کاربری را گذرانده باشند.

## نقش سرمایه گذاران

اطمینان از همسویی اولویت‌ها بین سرمایه‌گذاران خارجی<sup>۴۵</sup> و دولت‌ها، و همچنین راهی برای تأمین مالی پایدار برای ایمنی راهها، برای موفقیت این تلاش‌ها بسیار مهم است. سرمایه‌گذاران خارجی، از جمله سازمان‌های بین‌المللی، آژانس‌های توسعه دو و چند جانبه و بانک‌های توسعه نیز می‌توانند از طریق اطمینان از ادغام ایمنی راه در فعالیت‌های توسعه‌ای، به ویژه در زمینه توسعه زیرساخت‌ها که بر حمل و نقل و جابجایی تأثیر می‌گذارد، به تلاش‌های ایمنی راه کمک نمایند. این سرمایه‌گذاران همچنین موظفند اطمینان حاصل کنند که مقررات مربوط به ایمنی راهها به‌عنوان بخشی از پشتیبانی توسعه ارائه شده تضمین می‌شود.

سرمایه‌گذاران، اعم از دولتی و خصوصی، نقش مهمی در اطمینان از دسترس بودن منابع مناسب برای حمایت از اقدامات توصیف شده در این برنامه جهانی ایفا می‌کنند. وقف‌کنندگان خصوصی نقش مهمی در پر کردن خلاءهای کوتاه مدت در سرمایه‌گذاری ایفا می‌کنند و می‌توانند منابعی مانند بودجه اولیه را برای بهبود فوری ایمنی راهها و در عین حال تحریک سرمایه‌گذاری‌های بلندمدت در سراسر کشور توسط دولت فراهم کنند. حمایت از سرمایه‌گذاران خصوصی همچنین به پر کردن شکاف‌های مهم در ظرفیت‌سازی، تحقیق و حمایت‌طلبی در بسیاری از کشورها کمک می‌کند.

## نقش سازمان ملل متحد

صندوق ایمنی راههای ملل متحد UNRSF به تقویت ظرفیت دولت‌ها برای اجرای مؤثر بهبودهای پایدار در راهها با استفاده از سرمایه‌گذاری‌های دولتی و خصوصی در جهت اجرای اقدامات ابتکاری پرتأثیر در کشورها ادامه می‌دهد. هماهنگ‌کنندگان دائم سازمان ملل متحد به هماهنگ کردن اقدامات برنامه‌ریزی شده با تیم‌های کشورهای عضو سازمان ملل متحد ادامه داده و در رابطه با این برنامه جهانی اقدام، میزبان کشورها خواهند بود.

آژانس‌های تخصصی مانند UN Habitat، برنامه محیط زیست ملل متحد، یونیسیف، اتحادیه بین‌المللی مخابرات، یونسکو و همچنین فرستاده ویژه سازمان ملل متحد در امور جوانان، به کار خود ادامه می‌دهند تا اطمینان حاصل شود که تحرک ایمن و پایدار با تأکید مجدد بر پیامدهای مقطعی ایمنی راهها در سایر اولویت‌ها و برنامه‌های توسعه منعکس خواهد شد.

سازمان بهداشت جهانی در همکاری نزدیک با کمیسیون‌های منطقه‌ای سازمان ملل متحد به عنوان آژانس هماهنگ کننده ایمنی راهها در سیستم سازمان ملل متحد، از طریق افزایش آگاهی‌ها، هدف‌گذاری، ارائه راهنمای سیاست‌گذاری؛ جمع‌آوری داده‌ها؛ تقویت ظرفیت فنی؛ و دعوت از ذینفعان برای حمایت از کشورهای عضو عمل می‌نماید. نماینده ویژه دبیرکل سازمان ملل در ایمنی راهها همچنان به ارتقای آگاهی از اهمیت اولویت بخشی به ایمنی راهها از طریق برنامه‌ها و بودجه‌های ملی و همچنین ارتقاء ارتباط برنامه‌ها با سایر اهداف توسعه پایدار ادامه خواهد داد.

دفتر همکاری ایمنی راه سازمان ملل متحد UNRSC به عنوان یک سازوکار مشورتی برای تسهیل همکاری‌های بین‌المللی و تقویت هماهنگی جهانی و منطقه‌ای بین آژانس‌های سازمان ملل متحد و سایر شرکای بین‌المللی برای حمایت از اجرای قطعنامه‌های مجمع عمومی سازمان ملل متحد در زمینه ایمنی راهها به تلاشهای خود ادامه خواهد داد.

## پایش و ارزیابی

### سنجش پیشرفت در مسیر هدف جهانی

جهان خواهد بود. این داده‌ها مورد تجزیه و تحلیل قرار خواهد گرفت تا تعداد کشته‌ها و جراحات رانندگی به ازای یکند هزار نفر جمعیت را نشان دهد. شاخص‌های مطلق و نسبی بر مبنای سال پایه ۲۰۲۱ محاسبه خواهد شد. ارزیابی میان مدت (۲۰۲۵) و پایان دوره (۲۰۳۰) برای تعیین تغییرات این شاخص‌ها در مقایسه با سال مبنا انجام خواهد شد. علاوه بر شاخص‌های اصلی، سایر شاخص‌ها در سطح نتیجه اقدام و فرایند نیز توضیح داده می‌شوند تا ارزیابی کیفی امکان‌پذیر باشد. اگرچه قطعنامه UNGA RES 74/299 نیز خواستار تغییر در تعداد افرادی است که در تصادفات در راه‌ها به شدت مجروح شده‌اند، اما در حال حاضر پایگاه داده جامعی برای جمع‌آوری چنین اطلاعاتی وجود ندارد. تعریف و اندازه‌گیری جراحات شدید در بسیاری از کشورها یا مشکل روبرو است. لذا تقویت سیستم‌های جمع‌آوری داده‌ها برای ایمنی راه‌ها باید در اولویت دولتها و سایر نهادها قرار گیرد.

در سطح جهانی، چارچوب گزارش سازمان بهداشت جهانی از وضعیت جهانی ایمنی راه‌ها<sup>۴۶</sup> مکانیزم اصلی برای نظارت بر پیشرفت دهه اقدامات ایمنی راه‌ها است. اطلاعات این گزارش از طریق جمع‌آوری اطلاعات از کشورهای عضو که در آنها جزئیات مربوط به تعداد کشته‌ها و جراحات ناشی از ترافیک، وضعیت قوانین راهنمایی و رانندگی و اعمال آنها؛ و همچنین سایر نشانه‌های پیشرفت در جهت اجرای این برنامه جهانی اقدام، مانند الحاق به کنوانسیون‌های سازمان ملل متحد در زمینه ایمنی راه‌ها ارائه می‌شود، انجام می‌شود.

در این برنامه جهانی، کاهش ۵۰ درصدی تعداد مرگ و میرهای ناشی از تصادفات در راه‌ها و آسیب‌های جدی تا سال ۲۰۳۰ مورد درخواست قرار گرفته است. تغییر در تعداد مطلق افراد کشته و زخمی در تصادفات در راه‌ها نقطه شروع تجزیه و تحلیل‌ها خواهد بود. بر اساس برآوردهای فعلی، میزان کاهش هدف، در حدود ۶۵۰،۰۰۰ کشته در سطح

## پایش اجرای اقدامات در سطح ملی

مختلف (پلیس، بخش بهداشت و بخش حمل و نقل) جمع-آوری داده‌ها را در مواردی که منابع محدودی در اختیار است تسهیل کرده و همچنین اعتبار داده‌های جمع‌آوری شده را تضمین می‌کند.

فرصت‌های یادگیری باید در شیوه‌های معمول مانند بازرسی و ممیزی زیرساخت‌های راه، معاینات و بازرسی‌های دوره‌ای خودروها و بررسی‌های معمول مدیریتی گنجانده شود. این فرآیندهای موجود، در کنار تحقیقات، می‌توانند داده‌ها و بازخوردهای ارزشمندی را ایجاد کنند که می‌تواند به تصمیمات مهم مبتنی بر شواهد در فاز پیاده‌سازی و در صورت لزوم، اصلاح برنامه‌های اقدام در طول دهه آینده کمک نماید.

در سطح کشوری، اجرای برنامه‌های اقدام در سطح ملی و محلی باید به صورت مکرر انجام شده و از طریق داده‌ها و شواهد اطلاع‌رسانی شود. بنابراین از کشورها و همه ذینفعان انتظار می‌رود عملکرد برنامه‌های خود را به‌طور مرتب ارزیابی کرده و از این یافته‌ها برای اطلاع‌رسانی و بهبود برنامه‌ریزی و اجرا استفاده کنند. اهداف و شاخص‌های جهانی داوطلبانه سنجش عملکرد که در سالهای ۲۰۱۷ و ۲۰۱۸ به تصویب رسیده است، چارچوبی مفید برای ارزیابی پیشرفت در اجرای این برنامه جهانی قدام ارائه می‌دهد.

جمع‌آوری داده‌های با کیفیت یک پیش‌نیاز کلیدی برای پیاده‌سازی این برنامه جهانی است. ایجاد پایگاه‌های ثبت آسیب، هماهنگ‌سازی تعاریف و ایجاد ارتباط بین بخش‌های







## بخش ۶ پس بیاید انجامش دهیم!

### مسیر پیش رو

استراتژی‌ها و تلاش‌ها باید شفاف و علنی باشد. ایمنی باید ارزش اصلی همه‌ی این تلاشها باشد و در نحوه طراحی و اجرای سیاستها و نحوه اداره سیستم منعکس شود. در نظر گرفتن ایمنی به‌عنوان ارزش اصلی حمل و نقل در راهها، تضمین می‌کند که ایمنی در کل زنجیره ارزش سیستم حمل و نقل، از طراحی و تولید وسایل نقلیه و زیرساخت‌های راه تا ارائه خدمات حمل و نقل و حتی سیاست‌گذاری حمل و نقل، در نظر گرفته شده است.

این برنامه جهانی اقدام از دولت‌ها و ذینفعان می‌خواهد تا راه و رسم جدیدی را در پیش گیرند، مسیری که بر ایمنی راه به‌عنوان ارزش اصلی در سیستم ایمن و تحرک پایدار تأکید می‌کند. ما در حال حاضر می‌دانیم چه کار کنیم، ابزارهای لازم برای انجام آن را داریم و هر یک، نقشی برای اجرا داریم. **بسیار خوب! پس بیایید انجامش دهیم!**

همزمان با آغاز دومین دهه اقدام برای ایمنی راهها، از دولت‌ها و همه کسانی که با ایمنی راهها در ارتباط هستند می‌خواهیم که از این برنامه جهانی به‌عنوان راهنمای توسعه‌های آتی، اجرا و ارزیابی مداوم اقدامات ایمنی راهها در سطوح جهانی، منطقه‌ای، ملی و زیرملی استفاده کرده و این اقدامات را با توجه به زمینه‌های خاص محلی و میدانی، اصلاح و متناسب‌سازی نمایند. برنامه‌های ملی باید بر اساس ارزیابی وضعیت<sup>۴۷</sup> و نقطه‌نظرات همه نهادهای دولتی و سایر ذینفعان باشد. آنها باید افق<sup>۴۸</sup> کلی برای ایمنی راهها را ترسیم کرده و مشکلات خاصی را که برای دستیابی به آن افق باید برطرف شود، بیان کنند. برای این منظور، برنامه‌ها باید اولویت‌های کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت را برای اقدامات مشخص کنند، چراکه همه اقدامات را نمی‌توان همزمان انجام داد.

در حالی که ما این راه را دنبال می‌کنیم، بسیار مهم است که دولت‌ها نیز تلاشهای خود را برای اطمینان از تعهد سیاسی و مسئولیت برای اقدام در ایمنی راهها در بالاترین سطح، همراه با مشارکت سازمانهای مختلف دولتی، مشارکتهای بین‌بخشی، شرکتهای و همچنین سازمانهای بین‌المللی مضاعف کنند. این

## منابع اطلاعاتی اصلی

فهرست منابع ارائه شده در این ضمیمه در درجه اول شامل منابع منتشر شده توسط نهادهای وابسته به سازمان ملل متحد و سایر سازمانهای دولتی بین المللی و همچنین منابع تأیید شده و/یا ذکر شده توسط مجمع عمومی سازمان ملل در قطعنامه های آن است.

- United Nations General Assembly Resolution 74/299 Improving Global Road Safety  
<https://undocs.org/en/A/RES/74/299>
- Transforming our world: the 2030 agenda for sustainable development. New York, United Nations Organization, 2015 <https://sdgs.un.org/2030agenda>
- Stockholm Declaration  
<https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-english.pdf>
- Recommendations of the Academic Expert Group (setup at the occasion of the third high level conference on road safety to develop recommendations for the way forward)  
[https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/c65bb9192abb44d5b26b633e70e0be2c/200113\\_final-report-single.pdf](https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/c65bb9192abb44d5b26b633e70e0be2c/200113_final-report-single.pdf)
- Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011 – 2020  
[https://www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/plan/plan\\_english.pdf](https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_english.pdf)
- UN road safety related legal instruments
  - 1968 Convention on Road Traffic  
[https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XI-B-19&chapter=11&Temp=mtdsg3&clang=\\_en](https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-19&chapter=11&Temp=mtdsg3&clang=_en)
  - 1949 Convention on Road Traffic  
[https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsV.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XI-B-1&chapter=11&Temp=mtdsg5&clang=\\_en](https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsV.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-1&chapter=11&Temp=mtdsg5&clang=_en)
  - 1968 Convention on Road Signs and Signals  
[https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XI-B-20&chapter=11&Temp=mtdsg3&clang=\\_en](https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-20&chapter=11&Temp=mtdsg3&clang=_en)
  - 1958 Agreement concerning the Adoption of Harmonized Technical United Nations Regulations for Wheeled Vehicles, Equipment and Parts which can be Fitted and/or be Used on Wheeled Vehicles and the Conditions for Reciprocal Recognition of Approvals Granted on the Basis of these United Nations Regulations <https://unece.org/trans/main/wp29/wp29regs>  
[https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XI-B-16&chapter=11&clang=\\_en](https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-16&chapter=11&clang=_en)
  - 1997 Agreement concerning the Adoption of Uniform Conditions for Periodical Technical Inspections of Wheeled Vehicles and the Reciprocal Recognition of Such Inspections  
<https://unece.org/transportvehicle-regulations/text-1997-agreement>  
[https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XI-B-31&chapter=11&clang=\\_en](https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-31&chapter=11&clang=_en)
  - 1998 Agreement concerning the Establishing of Global Technical Regulations for Wheeled Vehicles, Equipment and Parts which can be fitted and/or be used on Wheeled Vehicles  
<https://unece.org/text-1998-agreement>  
[https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XI-B-32&chapter=11&clang=\\_en](https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-32&chapter=11&clang=_en)
  - 1957 Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR)  
[https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XI-B-14&chapter=11&clang=\\_en](https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-14&chapter=11&clang=_en)

- Inland Transport Committee Recommendations for Enhancing National Road Safety Systems <https://unece.org/DAM/trans/doc/2020/itc/ECE-TRANS-2020-9e.pdf>
- Zero road deaths and serious injuries: leading a paradigm shift to a safe system. Paris, Organisation for Economic Co-operation and Development, 2016 <https://www.oecd.org/publications/zero-road-deaths-and-serious-injuries-9789282108055-en.htm>
- Save LIVES - A road safety technical package. Geneva: World Health Organization; 2017 <https://www.who.int/publications/i/item/save-lives-a-road-safety-technical-package>
- World report on road traffic injury prevention. Geneva: World Health Organization; 2004 <https://www.who.int/publications/i/item/world-report-on-road-traffic-injury-prevention>
- Global status report on road safety 2018. Geneva: World Health Organization; 2018 <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>
- Global road safety performance targets [https://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_traffic/12GlobalRoadSafetyTargets.pdf](https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/12GlobalRoadSafetyTargets.pdf)
- Glossary for transport statistics (fifth edition). Geneva: United Nations Economic Commission for Europe; 2019 <https://unece.org/transport/publications/glossary-transport-statistics-fifth-edition>
- Data systems: a road safety manual for decision-makers and practitioners. Geneva, World Health Organization, 2010. <https://www.who.int/publications/i/item/data-systems>
- Cyclist safety: an information resource for decision-makers and practitioners. Geneva: World Health Organization; 2020. <https://www.who.int/publications/i/item/cyclist-safety-an-information-resource-for-decision-makers-and-practitioners>
- Powered two- and three-wheeler safety: a road safety manual for decision-makers and practitioners. Geneva: World Health Organization; 2017 <https://www.who.int/publications/i/item/powered-two-and-threewheeler-safety>
- Pedestrian safety: a road safety manual for decision-makers and practitioners. WHO 2013 <https://www.who.int/publications/i/item/pedestrian-safety-a-road-safety-manual-for-decision-makers-and-practitioners>
- Strengthening road safety legislation: a practice and resource manual for countries. World Health Organization (2013) <https://apps.who.int/iris/handle/10665/85396>
- Speed management: a road safety manual for decision-makers and practitioners, World Bank, World Health Organization & Global Road Safety Partnership. (2008). <https://apps.who.int/iris/handle/10665/43915>
- Helmets: a road safety manual for decision-makers and practitioners. World Health Organization. (2006). <https://apps.who.int/iris/handle/10665/43261>
- Drinking and driving: a road safety manual for decision-makers and practitioners, Geneva, Global Road Safety Partnership, 2007 [https://www.who.int/roadsafety/publications/DrinkingAndDrivingManual\\_EN.pdf?ua=1](https://www.who.int/roadsafety/publications/DrinkingAndDrivingManual_EN.pdf?ua=1)
- Seat-belts and child restraints: a road safety manual for decision-makers and practitioners London, FIA Foundation for the Automobile and Society, 2009 [https://www.who.int/roadsafety/publications/Seat-beltsManual\\_EN.pdf](https://www.who.int/roadsafety/publications/Seat-beltsManual_EN.pdf)

## اهداف عملکردی داوطلبانه برای عوامل خطر ایمنی راه و مکانیسم های ارائه خدمات

اهداف عملکردی داوطلبانه عوامل خطر ساز ایمنی راه ها و مکانیسم های ارائه خدمات توسط کشورهای عضو در ۲۱ نوامبر ۲۰۱۷ به عنوان راهی برای هدایت تلاش های کشورها و تسریع پیشرفت در مسیرهای ایمن تر تصویب شد. فرایند منجر به تدوین این اهداف داوطلبانه توسط سازمان بهداشت جهانی، با مشارکت کامل کشورهای عضو و همکاری با سازمانهای سازمان ملل متحد (از جمله کمیسیونهای منطقه ای سازمان ملل متحد)، از طریق مکانیسمهای موجود (از جمله دفتر همکاری ایمنی راه سازمان ملل متحد) طبق درخواست مجمع عمومی (A/Res/70/260) و مجمع جهانی بهداشت (WHA 69.7) تسهیل شده است.



هدف ۴: تا سال ۲۰۳۰، بیش از ۷۵ درصد از سفرها در راههای موجود در راههایی انجام می شود که استانداردهای فنی را برای همه کاربران جاده ای برآورده کرده و ایمنی راهها را در نظر گرفته اند.



هدف ۳: تا سال ۲۰۳۰، تمام راههای جدید در استانداردهای فنی خود ایمنی را برای استفاده همه کاربران راه در نظر گیرند، یا در ارزیابیها دارای رتبه سه ستاره یا بهتر کسب نمایند.



هدف ۲: تا سال ۲۰۳۰، همه کشورها به یک یا چند مورد از اسناد اصلی سازمان ملل متحد مرتبط با ایمنی جاده ها ملحق شوند.



هدف ۱: تا سال ۲۰۲۰، همه کشورها یک برنامه جامع ملی چند بخشی برای ایمنی جاده ها با اهداف تعیین شده در یک چارچوب زمانی تهیه کنند.



هدف ۸: تا سال ۲۰۳۰، نسبت سرنشینان وسایل نقلیه موتوری که از کمربند ایمنی یا سیستم های استاندارد صندلی کودک استفاده می کنند به نزدیک ۱۰۰٪ افزایش یابد.



هدف ۷: تا سال ۲۰۳۰، نسبت موتورسواری که به درستی که از کلاه ایمنی استاندارد استفاده می کنند به نزدیک ۱۰۰٪ افزایش دهد.



هدف ۶: تا سال ۲۰۳۰، نسبت وسایل نقلیه ای که بیش از سرعت مجاز تعیین شده حرکت می کنند، به نصف رسیده و میزان صدمات و تلفات ناشی از سرعت کاهش یابد.



هدف ۵: تا سال ۲۰۳۰، ۱۰۰ درصد خودروهای جدید (اعم از تولید شده، فروخته شده یا وارد شده) و خودروهای مستعمل، استانداردهای ایمنی با کیفیت بالا مانند مقررات اولویت دار توصیه شده سازمان ملل، مقررات فنی جهانی یا الزامات عملکرد معادل که به رسمیت شناخته شده است را برآورده نمایند.



هدف ۱۲: تا سال ۲۰۳۰، همه کشورها اهداف ملی را تعیین کرده و به آنها دست می یابند تا بواسطه آن، فاصله زمانی بین تصادفات جاده ای و ارائه اولین مراقبت های اورژانسی حرفه ای به حداقل برسد.



هدف ۱۱: تا سال ۲۰۳۰، همه کشورها برای تعداد ساعات رانندگی و زمان استراحت رانندگان حرفه ای مقرراتی وضع کنند و/یا به مقررات بین المللی/منطقه ای در این زمینه ملحق شوند.



هدف ۱۰: تا سال ۲۰۳۰، همه کشورها قوانین ملی برای محدود کردن یا ممنوعیت استفاده از تلفن همراه در هنگام رانندگی داشته باشند.



هدف ۹: تا سال ۲۰۳۰، تعداد جراحات و مرگ و میر ناشی از رانندگی تحت تأثیر مصرف مشروبات الکلی در جاده ها به نصف برسد، و/یا میزان موارد دیگر مربوط به استفاده از سایر مواد روانگردان کاهش یابد.

## پیوست ۳

### توصیه های کمیته حمل و نقل زمینی برای ارتقای سیستم های ملی ایمنی راه

اهداف کمیته حمل و نقل زمینی (ITC) کمیسیون اقتصادی سازمان ملل متحد در اروپا توصیه های ITC برای تقویت سیستم های ملی ایمنی راه (به اختصار "توصیه های ITC") را که در هشتاد و دومین جلسه خود (ECE/TRANS/2020/9) تصویب شد به کشورهای ارائه کرده است. این توصیه ها تصویری جامع از سیستم های ملی ایمنی راه ها ارائه می دهد که شامل همه عناصر کلیدی در سطح ملی با پشتیبانی بین المللی است. این توصیه ها شامل تلاقی پنج رکن مطرح در برنامه جهانی دهه اقدام ۲۰۱۱-۲۰۲۰ (شامل مدیریت ایمنی راه، کاربر ایمن، وسیله نقلیه ایمن، راه ایمن و واکنش مؤثر پس از تصادف) با زمینه های کلیدی اقدامات (شامل قانون گذاری، اعمال قانون، آموزش، و استفاده از فناوری) است. در این توصیه ها، اقدامات احتمالی، مقام مسئول ایده آل، هماهنگی ملی مورد نیاز، پشتیبانی بین المللی و همچنین استفاده از ابزارهای قانونی مربوط به ایمنی راه مصوب سازمان ملل متحد برای هر رکن ایمنی مشخص شده است.

### مدیریت ایمنی راه – هماهنگی قائم و افقی

پشتیبانی نظارتی بین المللی	فناوری	آموزش	اعمال قانون	قانون گذاری	حوزه رکن
اسناد و قطعنامه های حقوقی ایمنی راه سازمان ملل متحد، WP.1، SC.1، WP.15	فناوری و تجهیزات حمایتی، یادآوری قوانین	افزایش آگاهی، آموزش و معاینات	تضمین رفتار قانونی پلیس و بازرسان	قوانین راهنمایی و رانندگی، رانندگان، دوچرخه سواران، عابران پیاده	کاربر ایمن
اسناد و قطعنامه های حقوقی ایمنی راه سازمان ملل متحد، WP.1، SC.1، WP.29	فناوری و تجهیزات حمایتی، یادآورهای انطباق	افزایش آگاهی کاربران، آموزش بازرسان	صدور گواهینامه و بازرسی توسط بازرسان واجد شرایط	قوانین و استانداردهای ورود خودروها به ترافیک	خودرو ایمن
اسناد و قطعنامه های حقوقی ایمنی راه سازمان ملل متحد، SC.1، WP.1	طراحی راه بخشیده و خود معرف، سیستم های هوشمند جاده ای	افزایش آگاهی مدیران راه و بازرسان	بازرسی، ارزیابی و بازدید توسط تیم های واجد شرایط	استانداردهای طراحی، ساخت، نگهداری و علامت گذاری	راه ایمن
قطعنامه های تلفیقی، استانداردهای بین المللی SC.1، WP.1	فناوری و تجهیزات حمایتی	آموزش خدمات اولیه و امداد و نجات، آموزش بازرسان	نظارت بر خدمات امداد و نجات، بازرسان، بررسی صحنه تصادف	استانداردهای جمع آوری داده ها، پاسخ پس از تصادف و بررسی صحنه تصادف	پس از تصادف پاسخ موثر

1. United Nations Road Safety Collaboration
2. Micro-mobility
3. Compact urban design
4. Intermodal connectivity
5. Proactive safety assessment
6. Active safety
7. Passive safety
8. Safety belt anchorage
9. Electronic stability control
10. Oversteering
11. Understeering
12. Intelligent speed assistance system
13. Accident Emergency Call Systems (AECS)
14. Central government allocations
15. Local government allocations
16. Road user charges
17. Levies on private sector insurance
18. Surplus from government insurance
19. Use of traffic fines
20. Social impact bonds
21. Bridging funds
22. Multilateral lending institutions
23. Private sector sponsorship
24. Merchandise fundraising
25. International funding agencies
26. Philanthropic contributions from foundations and individuals
27. Speed humps
28. Speed cushions
29. Raised platform crossings
30. Roundabouts
31. Chicanes
32. Safe speed limits
33. Speed limiting
34. Intelligent Speed Assistance or ISA
35. Advocacy
36. Policy support
37. Whiplash injury
38. Operators
39. Regulatory and policy systems
40. Vehicle-to-vehicle communication
41. Vehicle-to-infrastructure communication
42. Local evidence-based
43. Procurement
44. Employment policies
45. External funders
46. WHO's Global status report on road safety
47. Situational assessment
48. Vision



