



جمهوری اسلامی ایران  
وزارت امور اقتصادی و دارایی

## معاونت امور اقتصادی

بررسی ایمنی راه‌ها و تصادفات  
جاده‌ای در سال ۱۳۹۴

دفتر تحقیقات و سیاست‌های بخش‌های تولیدی

دی ۹۵



به نام خدا

## بررسی ایمنی راهها و تصادفات جاده‌ای در سال ۱۳۹۴

دفتر تحقیقات و سیاست‌های بخش‌های تولیدی  
نفیسه یوسف‌پور  
دی ۱۳۹۵  
۹۵۲۰۱۴۳۸۷

تهیه و تنظیم  
همکاران  
تاریخ انتشار  
کد سند



## فهرست مطالب

.....	چکیده	۵
.....	۱. مقدمه	۱
.....	۲. عملکرد تصادفات رانندگی در سال ۱۳۹۴	۱
.....	۳. ارزیابی میزان تصادفات و مقایسه آن با سال‌های قبل	۲
.....	۴. ایمنی راه‌ها در سال ۱۳۹۴	۳
.....	۵. جمع‌بندی و نتیجه‌گیری	۴



## چکیده

در میان کشورهای جهان، ایران از جمله کشورهایی است که بالاترین آمار تصادفات جاده‌ای و تلفات ناشی از آن را دارد. طی سال ۱۳۹۴ تعداد تصادفات جاده‌ای کشور ۱۰۱۱۶۱ فقره گزارش شده که هر چند نسبت به سال ۱۳۹۳ در حدود ۱/۱ درصد کاهش نشان می‌دهد ولی با توجه به آمارهای جهانی بسیار بالا می‌باشد. چنانچه آمار تصادفات درون شهری نیز به آن اضافه گردد بسیار نگران کننده خواهد بود. آمار متوفیات ناشی از سوانح رانندگی در مجموع حمل و نقل درون شهری و برون شهری در سال ۱۳۹۴ در حدود ۱۶۵۸۴ نفر و آمار مصدومین ناشی از این سوانح ۳۱۳۰۱۷ نفر می‌باشند که نسبت به سال ۱۳۹۳ به ترتیب ۱/۷ درصد کاهش و ۲/۸ درصد افزایش داشته است. این در حالی است که بر اساس ماده (۱۶۳) قانون برنامه پنجم توسعه، دولت موظف است تا ساز و کارهای قانونی لازم برای کاهش سالانه ده درصدی میزان تلفات رانندگی در کشور را فراهم نماید.





## ۱. مقدمه

مقوله ایمنی در حمل و نقل از اولویت خاصی برخوردار است. در واقع ایمنی به علت ارتباط با جان انسان‌ها از اولویت اول برخوردار است زیرا جان انسان مورد احترام است. در زمینه حمل و نقل کاراً نیز ایمنی یکی از مهمترین مؤلفه‌های آن است. تحولات، رشد و توسعه حمل و نقل نیز نوعاً در راستای ایمنی بیشتر وسایل نقلیه بوده است. بر این اساس مهندسی جاده‌سازی، خودروسازی و استفاده از ابزارهای هوشمند با هدف ایمنی و رفاه بیشتر طراحی می‌شوند. اگر چه در کشورهای توسعه‌یافته بر اساس استفاده از فناوری‌های جدید، آمار تصادفات و تلفات آن تا حد زیادی کاهش یافته معهداً در کشور ایران هنوز تلفات ناشی از تصادفات رانندگی از عوامل مهم مرگ‌ومیر در کشور محسوب می‌شود. بنابراین مقوله ایمنی در جاده‌های کشور از اهمیت مضاعفی برخوردار است که باید در صدر اولویت‌های برنامه‌ریزان حمل و نقل واقع شود.

در این گزارش عملکرد تصادفات رانندگی و تلفات آن در سال ۱۳۹۴ مورد بررسی قرار می‌گیرد و ضمن مقایسه آن با سال‌های قبل جهت رفع کاهش این تصادفات راهکارهای مناسب ارائه می‌شود.

## ۲. عملکرد تصادفات رانندگی در سال ۱۳۹۴

در سال ۱۳۹۴ بالغ بر ۱۰۱۱۶۱ فقره تصادف برون شهری روی داده و در مجموع ۱۶۵۸۴ نفر جان خود را در تصادفات برون شهری، درون شهری و روستایی از دست داده‌اند که حدود ۱۰۸۶۰ نفر از آنها مربوط به آمار کشته‌شدگان برون شهری بوده است. بر این اساس بخش مهمی از تلفات رانندگی مربوط به جاده‌های برون شهری می‌باشد (معادل ۶۵/۵ درصد) که از مهمترین دلایل آن می‌توان به سرعت بیشتر خودروها، بُعد مسافت و خستگی و خواب‌آلودگی رانندگان اشاره نمود.

تعداد مصدومین نیز در سال یادشده معادل ۳۱۳۰۱۷ نفر بوده است. لازم به ذکر است که آمار مصدومین حوادث رانندگی نیز در مقایسه با سطح جهانی در سطح بالایی است و با توجه به هزینه‌های درمان و نیز احتمال از کار افتادگی آنها لازم است که این موضوع مورد توجه بیشتری واقع شود.

بررسی آمار تصادفات طی سال ۱۳۹۴ در استان‌های کشور نشان می‌دهد که استان کهگیلویه و بویراحمد با ۱۶۸ کشته در پایین‌ترین سطح تصادفات قرار داشته و استان‌های فارس (با ۱۳۷۴ کشته)، خراسان رضوی (با ۱۲۹۶ کشته) و تهران (با ۱۲۱۳ کشته) درصد قرار دارند.

تعداد متوفیات بر حسب ماه‌های سال نشان می‌دهد که آمار متوفیات برون شهری در ماه‌های شهریور و مرداد حداکثر است به طوری که ۲ ماه مذکور به ترتیب ۱۰/۴ و ۱۰/۲ درصد متوفیات را به خود اختصاص داده‌اند. کمترین متوفیات حوادث رانندگی برون شهری مربوط به ماه‌های دی (۶/۳ درصد) و بهمن (۷ درصد) است که

می تواند ناشی از تردد کمتر خودروها به علت سرما و یخبندان طی این ماه ها باشد. هر چند تردد کمتر خودرو در فصل زمستان به معنای کاهش قابل ملاحظه تصادفات نمی باشد.

به لحاظ مصدومین، استان تهران با سهم ۱۱/۸ درصدی در صدر قرار داشته و استان هرمزگان و ایلام هرکدام با سهم ۰/۹ درصدی در پایین ترین سطح قرار دارند. همچنین آمارها نشان می دهد که تعداد تخلفات در سال ۱۳۹۴ بالغ بر ۵۰۹۳۴ مورد و اضافه بار بالغ بر ۱۳۷۶۸۸ تن بوده است. بالاترین تخلفات مربوط به استان تهران با سهم ۱۷/۳ درصدی و کمترین تخلف مربوط به استان های ایلام، خراسان شمالی و چهارمحال و بختیاری می باشد که هر کدام سهمی معادل ۰/۲ درصد را دارا بوده اند.

### ۳. ارزیابی میزان تصادفات و مقایسه آن با سال های قبل

به لحاظ آماری میزان تصادفات برون شهری در سال ۱۳۹۴ نسبت به سال ۱۳۹۳ کاهش ۱/۱ درصدی داشته و آمار متوفیات و مصدومین درون شهری و برون شهری نیز به ترتیب کاهش ۱/۷ درصدی و افزایش ۲/۸ درصدی را تجربه کرده است. این ارقام حاکی از آن است که در مجموع کاهش تصادفات و تلفات رانندگی در سال ۱۳۹۴ نسبت به سال ۱۳۹۳ بر اساس ماده (۱۶۳) قانون برنامه پنجم توسعه که کاهش ده درصدی تلفات رانندگی را پیش بینی نموده، مطلوب نمی باشد. (جدول ۱).

بررسی آمار و اطلاعات تصادفات بعد از سال ۱۳۸۹ (طی پنج سال اخیر) نشان می دهد که سال های ۱۳۹۰ و ۱۳۹۳ در ۵ سال اخیر بهترین سال ها به لحاظ کاهش تصادفات و تلفات رانندگی بوده است. در واقع در سال ۱۳۸۹ نرخ های مربوط مثبت بوده که حاکی از افزایش تصادفات و تلفات نسبت به سال قبل است. نرخ رشد تصادفات در سال ۱۳۹۰ بهترین وضعیت را طی ۵ سال اخیر نشان می دهد، به طوری که آمار تصادفات در سال یاد شده به نحوه قابل ملاحظه ای کاهش یافته است. در مجموع آمارها نشان می دهد که در این سال شاهد کاهش ۲۳/۲ درصدی تصادفات، کاهش ۱۳/۷ درصدی تلفات و بالاخره کاهش ۵ درصدی مصدومین رانندگی بوده ایم. بعد از سال ۱۳۹۰ آمارها گویای آن است که روند تصادفات و تلفات کاهشی بوده هر چند میزان کاهش نرخ رشد آن کمتر از سال ۱۳۹۰ بوده است. این در حالی است که آمار مصدومین بعد از سال ۱۳۹۰ نوسان داشته به طوری که در سال ۱۳۹۱ و ۱۳۹۴ به ترتیب از رشدی معادل ۷/۲ و ۲/۸ درصدی برخوردار بوده است (جدول ۱).

جدول ۱. آمار تصادفات، تلفات و مصدومین کشور در دوره ۱۳۹۴ - ۱۳۸۹

سال	تصادفات (برون شهری)		کل تلفات (برون شهری + درون شهری و روستایی)		کل مصدومین (برون شهری + درون شهری و روستایی)	
	تعداد (فقره)	درصد تغییر	تعداد (نفر)	درصد تغییر	تعداد (نفر)	درصد تغییر
۱۳۸۹	۱۵۲,۶۶۶	۵/۹	۲۳,۲۴۹	۱/۲	۳۱۲,۷۴۵	۶
۱۳۹۰	۱۱۷,۲۵۶	-۲۳/۲	۲۰,۰۶۸	-۱۳/۷	۲۹۷,۲۵۷	-۵
۱۳۹۱	۱۱۶,۴۰۳	-۰/۷	۱۹,۰۸۹	-۴/۹	۳۱۸,۸۰۲	۷/۲
۱۳۹۲	۱۱۲,۱۱۴	-۳/۷	۱۷,۹۹۴	-۵/۷	۳۱۵,۷۱۹	-۱
۱۳۹۳	۱۰۲,۲۷۵	-۸/۸	۱۶,۸۷۲	-۶/۲	۳۰۴,۴۸۵	-۳/۶
۱۳۹۴	۱۰۱,۱۶۱	-۱/۱	۱۶,۵۸۴	-۱/۷	۳۱۳,۰۱۷	۲/۸

مأخذ: دفتر آمار، ایمنی و ترافیک سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای

## ۴. ایمنی راه‌ها در سال ۱۳۹۴

در سال ۱۳۹۴ در مجموع ۴۴۷۴ کیلومتر از راه‌های کشور از روشنایی برخوردار بوده‌اند (آزادراه ۵۴۲ کیلومتر، بزرگراه ۲۵۳۰ کیلومتر و سایر راه‌ها ۱۴۰۳ کیلومتر). از این میان استان ایلام با ۱۴ کیلومتر راه دارای روشنایی، پایین‌ترین سطح و استان‌های تهران و مازندران به ترتیب با رقم ۲۹۹ و ۳۶۸ کیلومتر بالاترین سطح راه دارای روشنایی را دارا بوده‌اند.

در سال ۱۳۹۴ در مجموع ۶۴۸ نقطه پرحادثه رفع شده که کمترین سهم آن متعلق به استان البرز با رقم ۰/۲ درصد و بالاترین سهم آن متعلق به استان چهارمحال و بختیاری با رقم ۱۳/۱ درصد می‌باشد.

همچنین در سال ۱۳۹۴ معادل ۱۶۳۷۷ کیلومتر راه ایمن‌سازی کم هزینه دماغه خروجی راه و نواحی پربخورد با شیء ثابت، انجام شده است. ۸۵۶ کیلومتر نیز حفاظ و ترمیم (گاردریل، جداکننده نیوجرسی، ...) نصب گردیده است.

به لحاظ آماری در سال ۱۳۹۴ میزان خط‌کشی در کل راه‌های استان‌های کشور معادل ۹۰۶۹۲ کیلومتر بوده که استان‌های البرز و گلستان به ترتیب با ۱۰۰۰ و ۱۲۰۰ کیلومتر، حداقل عملکرد را داشته و استان‌های فارس و خراسان رضوی به ترتیب با ۷۵۲۳ کیلومتر و ۵۲۹۳ کیلومتر بالاترین عملکرد را دارا بوده‌اند.

به لحاظ نصب حفاظ و ترمیم (گاردریل و جداکننده نیوجرسی) نیز در سال مورد اشاره استان‌های کهگیلویه و بویراحمد و ایلام به ترتیب با ۳ و ۴ کیلومتر کمترین عملکرد و فارس و یزد به ترتیب با ۷۵ و ۷۳ کیلومتر بالاترین عملکرد را داشته‌اند. البته اقدامات ایمنی منحصر به موارد بالا نبوده و بسیاری از اقدامات دیگر نیز در کنار آنها انجام شده است. ایمن‌سازی مدارس حاشیه جاده‌ها، ایجاد دوره‌های آموزشی حمل و نقل برای

دست‌اندرکاران حمل و نقل و نیز اقشار جامعه که موجب ارتقای فرهنگ ترافیکی بوده نمونه‌ای از این اقدامات است. افزایش پاسگاه‌های پلیس‌راه برای نظارت و کنترل هر چه بیشتر به خصوص در مورد سرعت، افزایش پایگاه‌های اورژانس و هلال‌احمر نیز از جمله اقدامات مهم است که انجام شده است. پایگاه‌های اورژانس و هلال‌احمر به خصوص از اهمیت خاصی برخوردار می‌باشند زیرا از یک طرف با تقویت آنها می‌توان عده زیادتری از مصدومان را از خطر مرگ نجات داد و از طرف دیگر می‌توان مصدومانی که زنده می‌مانند را طوری درمان نمود که قابلیت زندگی و فعالیت خود را به نحو مطلوب باز یابند که مسلماً در اقتصاد کشور نیز مؤثر است.

ایجاد نمازخانه و استراحت‌گاه در بین راه و به خصوص ایجاد مجتمع‌های خدماتی و رفاهی و تیرپارک‌ها که محل مناسبی برای استراحت رانندگان و رفع خستگی ناشی از سفر می‌باشد نیز از جمله اقدامات مؤثر در کاهش تصادفات رانندگی می‌باشد.

## ۵. جمع‌بندی و نتیجه‌گیری

آنچه که در عملکرد سال ۱۳۹۴ ارائه شد حاکی از استمرار روند کاهش تصادفات و تلفات جاده‌ای است. این روند کاهشی در واقع حاصل زحمات مستمر متولیان حمل و نقل طی سال‌های اخیر می‌باشد که با هدف ایجاد حمل و نقل ایمن در تلاش بوده‌اند. تمام اقداماتی که مستقیم و یا غیرمستقیم در امر حمل و نقل جاده‌ای انجام شده باید با شتاب بیشتری دنبال شود زیرا هنوز کماکان آمار تلفات جاده‌ای از علل مهم مرگ و میر در کشور است. اقداماتی که در متن گزارش به آن اشاره شده است، در واقع مربوط به ایمن‌سازی راه‌ها به طرق مختلف و نیز کنترل و نظارت بر تردد خودروها در محورهای پر تردد کشور یعنی راه‌های شریانی بوده است. بخش دیگری از ایمنی حمل و نقل مربوط به وسایل نقلیه می‌شود که به نوبه خود از اهمیت خاصی برخوردار است. علیرغم تحولات فناوری جهانی در عرصه حمل و نقل و تولید خودروهای ایمن، کم‌مصرف و یا شرایط رفاهی بالا، متأسفانه تحول جدی در این زمینه در کشور مشاهده نمی‌شود. البته در زمینه حمل و نقل مسافری تا حدی سن ناوگان پایین آمده اما این کافی نیست. در واقع حداکثر عمر وسیله نقلیه باید ۱۰ سال باشد در حالی که هنوز سن ناوگان حمل و نقل عمومی مسافری جاده‌ای در بخش اتوبوس بالای این رقم است و به لحاظ سن مینی‌بوس نیز وضعیت به مراتب بدتر است. علیرغم نوسازی نسبی ناوگان مسافری، ناوگان باری به میزان کمتری نوسازی شده که یکی از دلایل آن تعداد زیاد کامیون نسبت به اتوبوس است. آنچه که در ناوگان باری جاده‌ای و نیز در ناوگان مسافری جاده‌ای مشهود است و از موانع مهم نوسازی ناوگان به شمار می‌رود همانا عدم استطاعت رانندگان و مالکان وسایل نقلیه است که قادر به نوسازی وسیله نقلیه خود نیستند.

ایجاد مؤسسات و شرکت‌های حمل و نقل توانمند می‌تواند به جای رانندگان خود مالک و (شراکتی)، نوسازی ناوگان را به طریق مطلوب به انجام رساند. معهداً در شرایط فعلی که اکثر رانندگان به صورت خود مالکی (شراکتی) فعالیت می‌کنند اعطای اعتبارات مناسب می‌تواند روند نوسازی را شتاب دهد. تجربیات اخیر نشان

داده اعطای اعتبارات با هزینه زیاد و اقساط بالا مورد استقبال رانندگان واقع نشده و بسیاری از مصوبه‌های نوسازی دولت نتوانستند به اهداف مورد نظر برسند.

با توجه به مراتب مطروحه می‌توان در خصوص توصیه‌های سیاستی، موارد ذیل را عنوان نمود:

- ۱- استمرار و تشدید اقدامات ایمنی زیربناهای جاده‌ای توسط سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای.
- ۲- استمرار اقدامات نظارتی و کنترل در مسیرهای مواصلاتی خصوصاً راه‌های شریانی کشور با کلیه امکانات از جمله استفاده از فناوری‌های جدید.
- ۳- افزایش بودجه وزارت راه و شهرسازی برای حفظ، نگهداری و بهسازی جاده‌های موجود.
- ۴- افزایش پایگاه‌های امداد و نجات در جاده‌های کشور و تجهیز آنها به انحاء مختلف جهت درمان و انتقال به موقع مصدومان جاده‌ها.
- ۵- اجرای طرح نوسازی ناوگان جاده‌ای بار و مسافر با اعطای اعتبارات مناسب و شرایط آسان.

#### منابع و ماخذ

- سایت سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، سالنامه جاده‌ای سال ۱۳۹۴ (www.rmto.ir)