DECADE OF ACTION FOR ROAD SAFETY
2021 - 2030

Streets for Life #Love30
unroadsafetyweek.org
30 KM/H

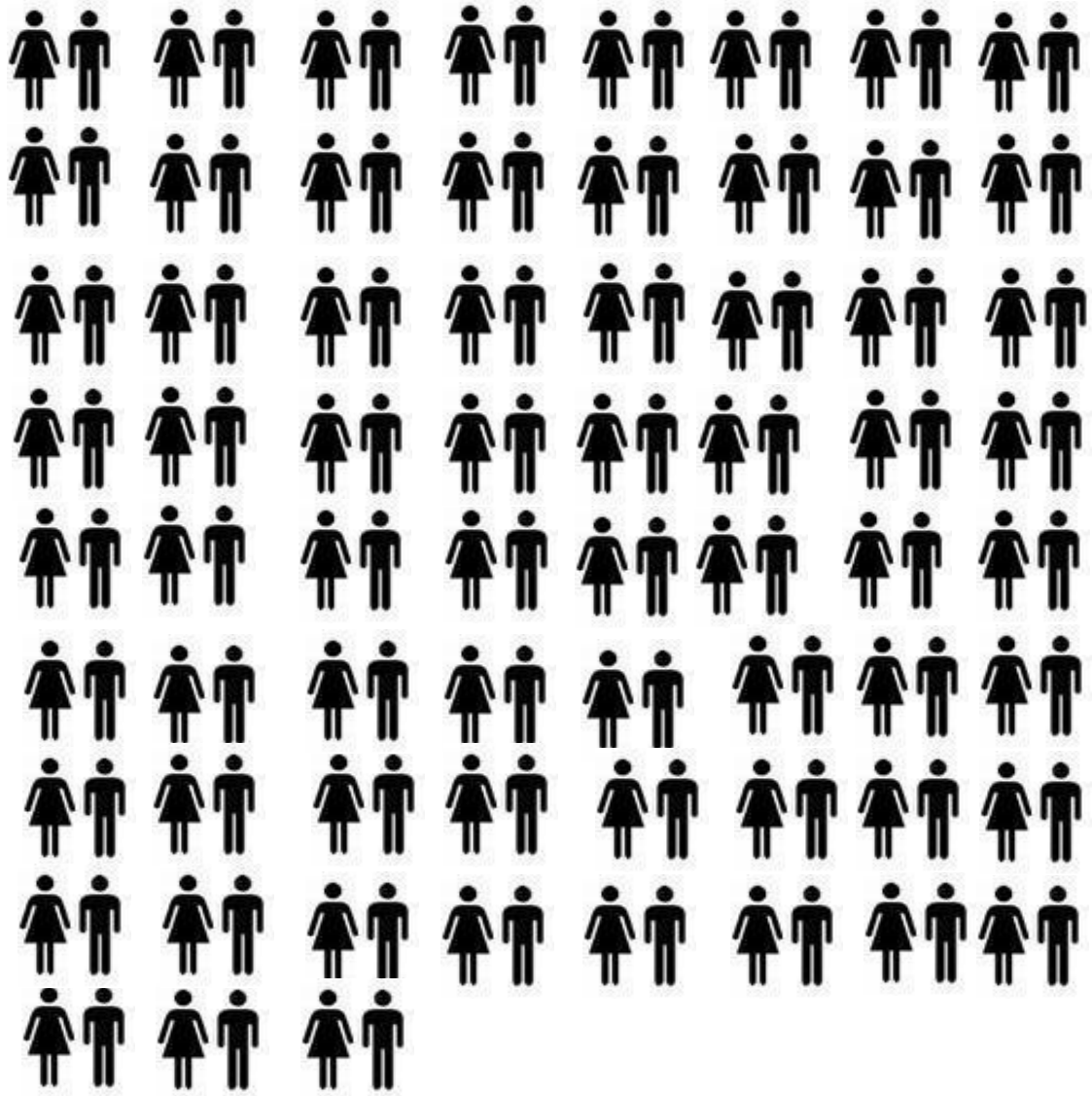
6TH UN GLOBAL ROAD SAFETY WEEK
17 - 23 May 2021
Streets for Life #Love30

هفته جهانی ایمنی راه
و لزوم استقرار رویکرد سیستم ایمن

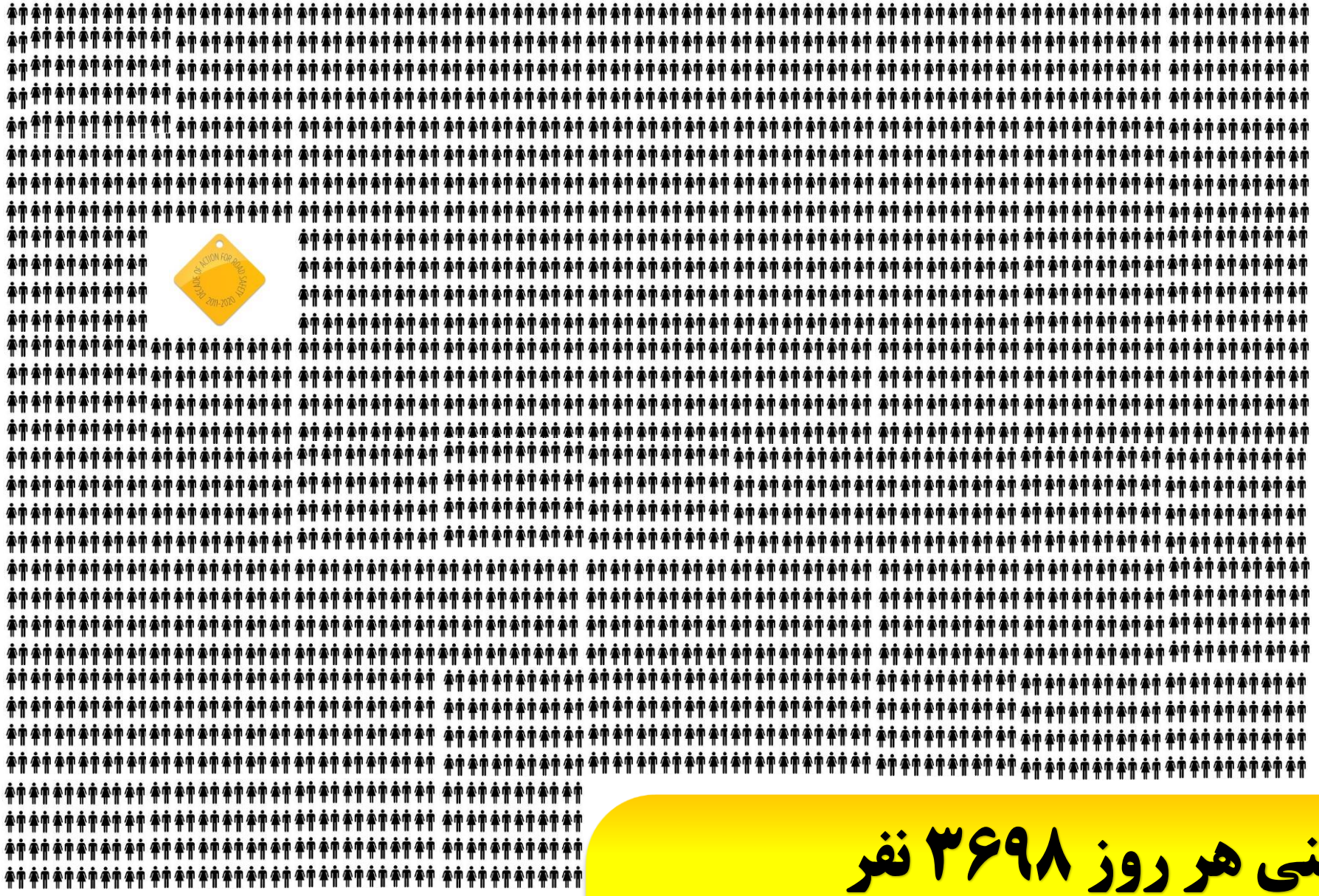
پیشگامان ایمنی راه
Road Safety Pioneers
سازمان مردم نهاد (NGO)

علی زایرزاده
alizayerzadeh@yahoo.com
rsp_ngo



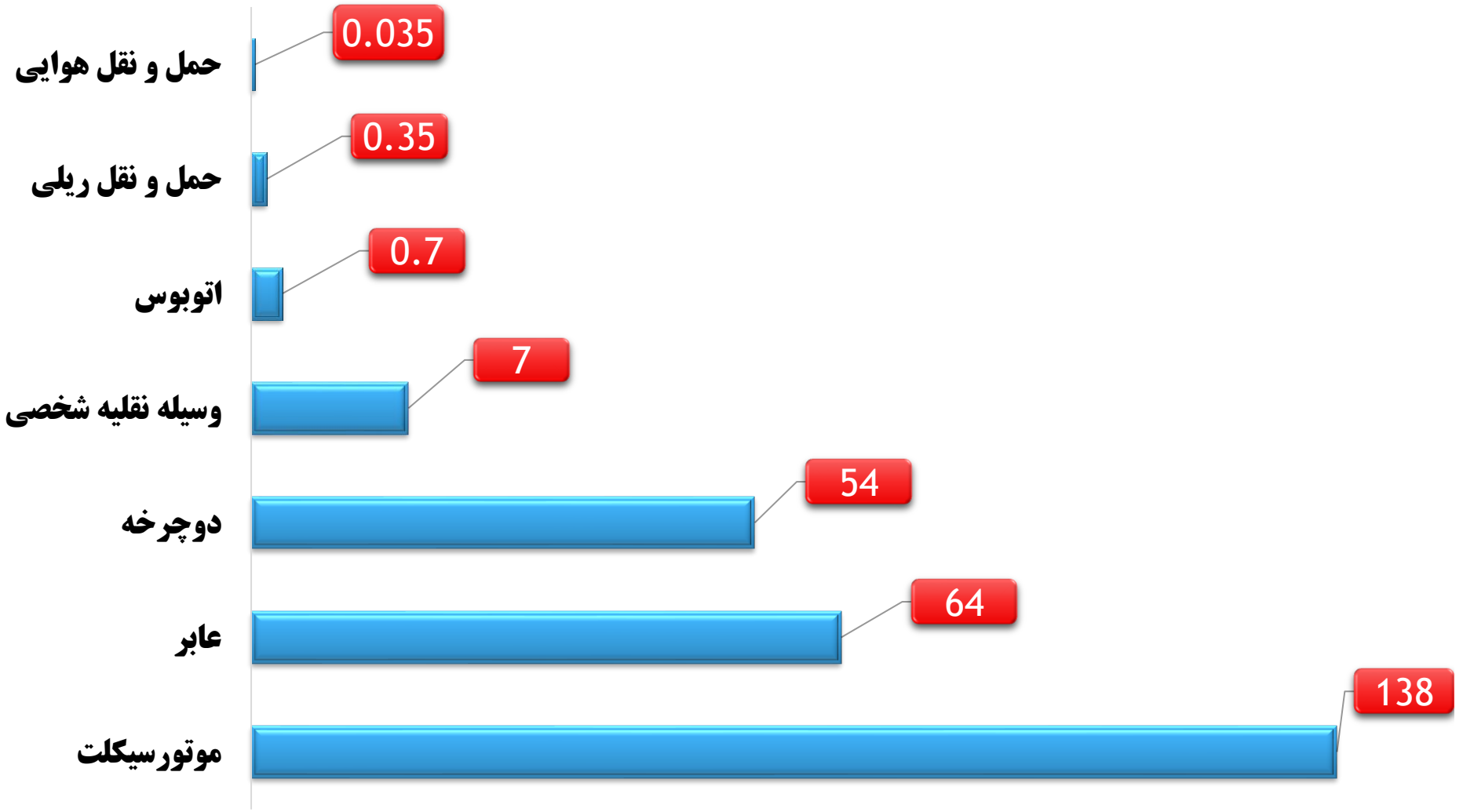


به طور میانگین در هر ساعت ۱۵۴ نفر در دنیا جان خود را در اثر تصادفات ترافیکی از دست می دهند!



یعنی هر روز ۳۶۹۸ نفر
هر هفته ... هر ماه ... هر سال ...

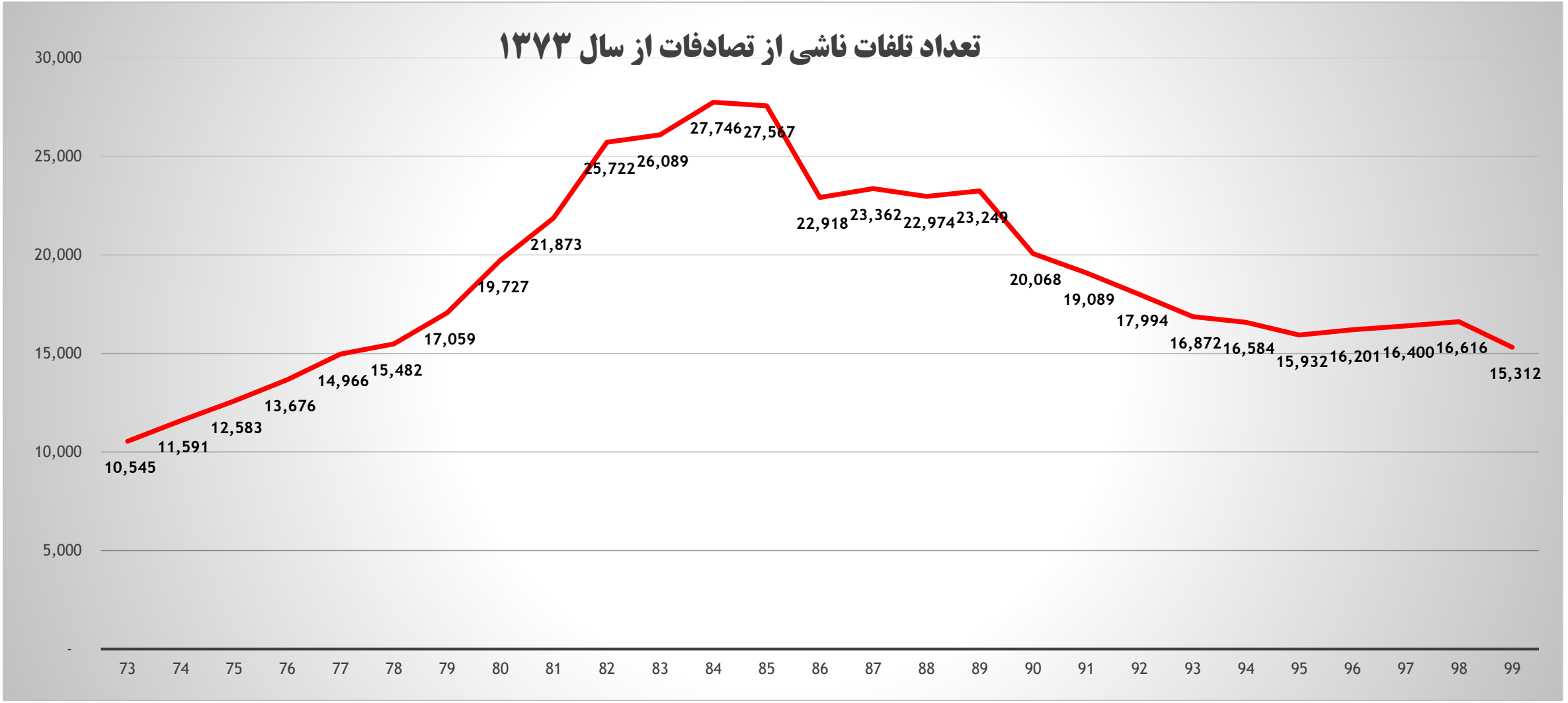
شاخص تلفات به یک میلیارد نفر–کیلومتر طی شده در اروپا



آیا خون افرادی که در سوانح ریلی یا هوایی جان می بازند ازخون قربانیان تصادفات رانندگی رنگین تر است؟

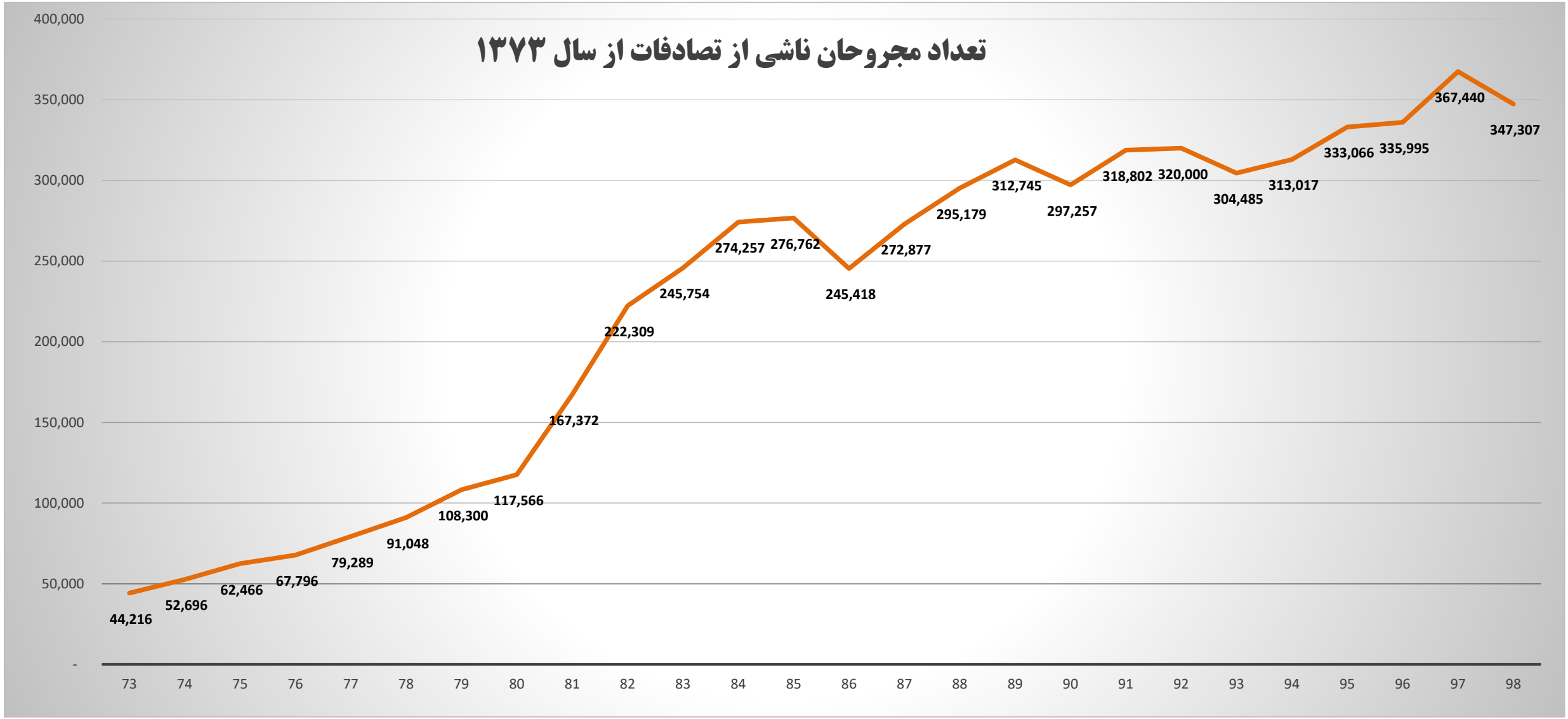
روند تغییرات تعداد کل تلفات ناشی از تصادفات کشور

منبع: (سازمان پزشکی قانونی کشور)



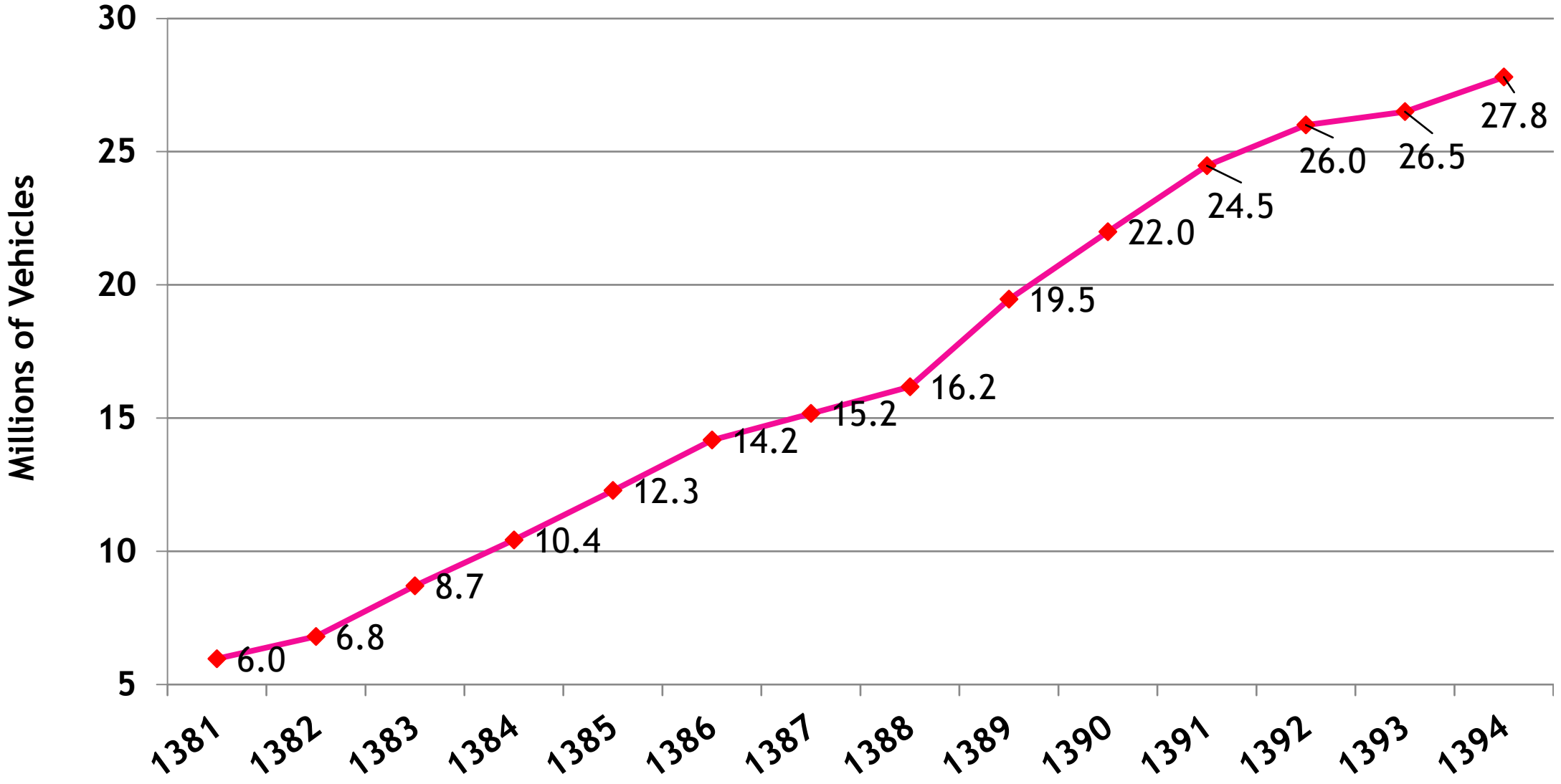
روند تغییرات تعداد کل مجروحان ناشی از تصادفات کشور

منبع: (سازمان پزشکی قانونی کشور)

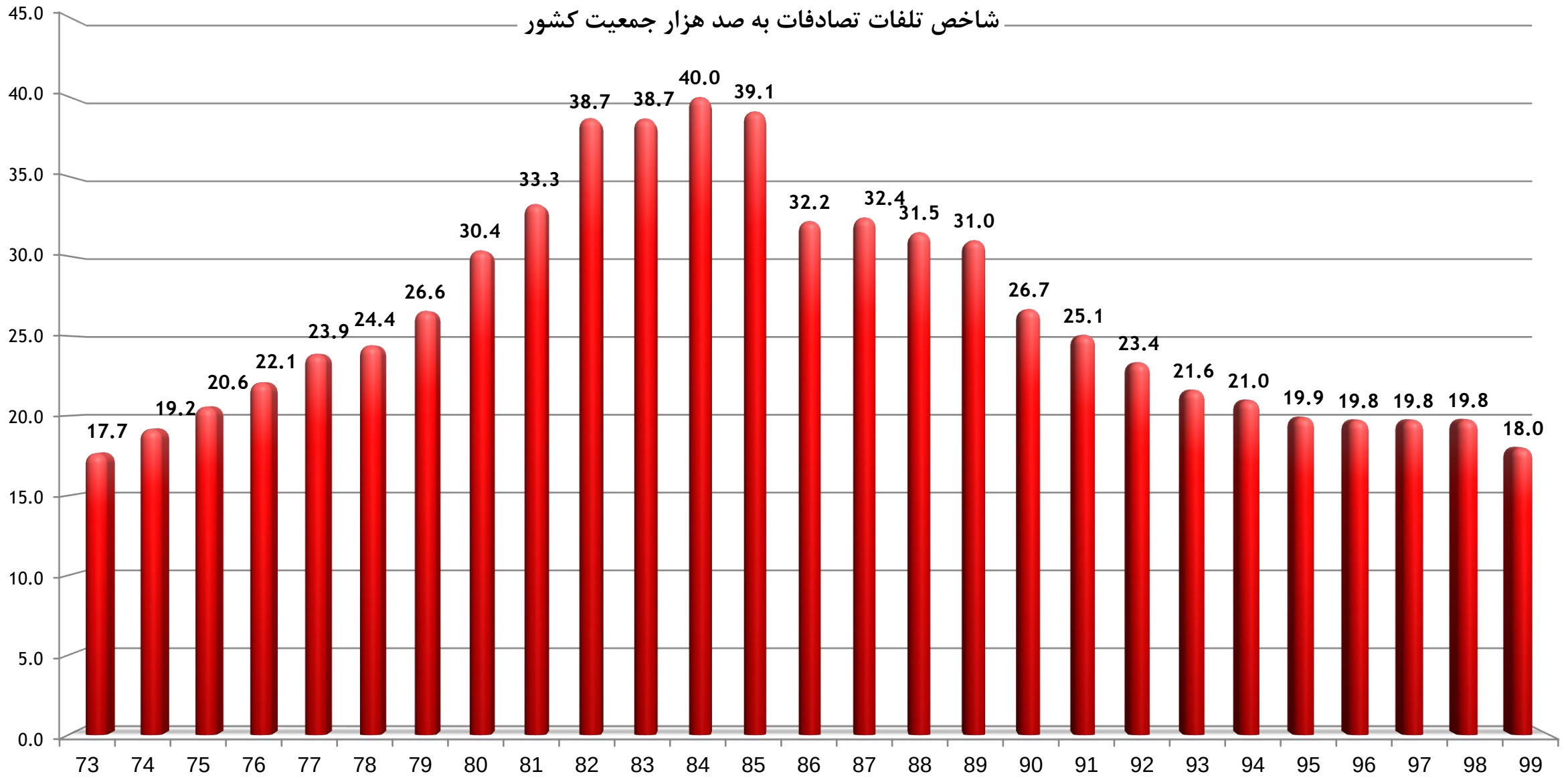


روند تغییرات تعداد کل وسایل نقلیه کشور

منبع: (سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای)



روند تغییرات شاخص تلفات به صد هزار جمعیت کشور



اولین
تصادفات



خانم مری وارد در سال ۱۸۶۹ در سن ۴۲ سالگی توسط ماشین آزمایشی بخار ساخته شده توسط پسر عمویش کشته شد.



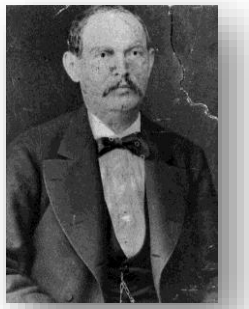
نام خانم بریجت دریسکال ۴۵ ساله به عنوان اولین قربانی تصادفات از نوع خودرو-عابر پیاده در سال ۱۸۹۶ در مستندات حوادث ناگوار در انگلستان به ثبت رسیده است.

در شرح ماجرا آمده است در حالیکه خودرو مذکور قابلیت حرکت با حداکثر سرعت ۱۳ کیلومتر بر ساعت را داشته اما راننده با تغییراتی در خودرو آن را به ۶.۵ کیلومتر بر ساعت کاهش داده بود.

این اتفاق تنها چند هفته بعد از آن رخ داد که مجلس حداکثر سرعت مجاز را به ۲۳ کیلومتر بر ساعت افزایش داده بود.

هیئت منصفه رای نهایی خود را "مرگ اتفاقی" اعلام نمود و مجازاتی برای راننده در نظر گرفته نشد. در انتهای گزارش متخصص پزشکی قانونی آقای پرسی موریسون نوشته است:

«امیدوارم چنین حادثه ای دیگر تکرار نشود»



اما در آمریکا نیز تنها سه سال بعد آقای هنری بلیس ۶۹ ساله جان خود را در تصادف با یک وسیله نقلیه از دست داد تا نامش در تاریخ حمل و نقل بدینگونه ماندگار شود.



۲۷ سال بعد اولین قربانی تصادفات در ایران متاسفانه یک خواننده و نوازنده چیره دست تار بود.

درویش خان در سال ۱۳۰۵ در سن ۵۴ سالگی در حالیکه سوار بر درشکه بود با خودروی فوردی تصادف و جان به جان آفرین تسلیم کرد.

رویکرد علمی به ایمنی

اولین مقالات علمی در زمینه ایمنی ترافیک

MOTOR-CARS AND THE PUBLIC SAFETY.

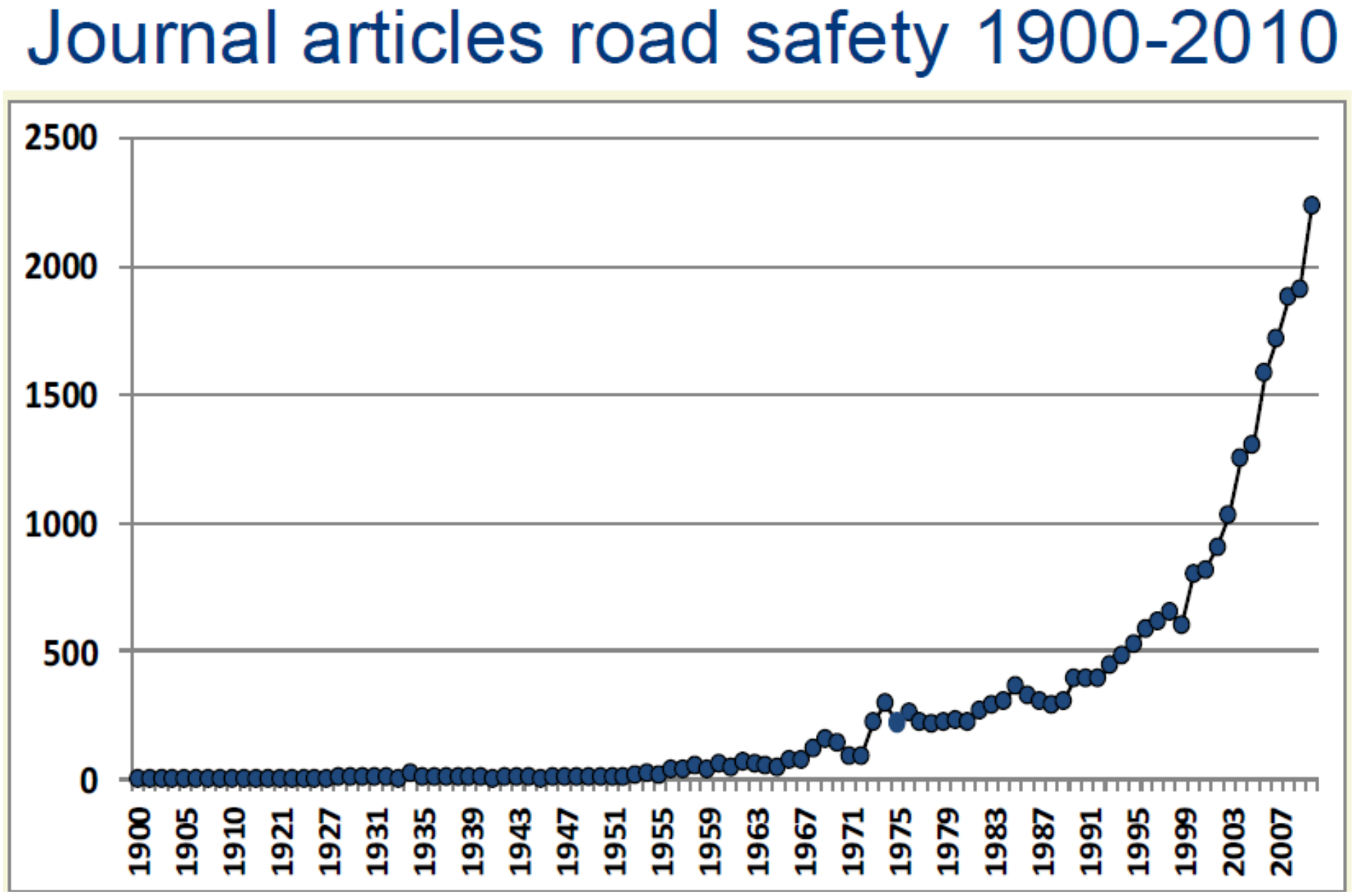
1901 The Lancet

HOWEVER strongly in favour of increased facilities of locomotion we may be the fact cannot be ignored that our present system of highways is not adapted for high speed. The present state of affairs brought about by the introduction of the motor-car is obviously a transitional one. Probably the horse will never be banished, but there can be no doubt that the motor-car is going to be something more than a mere passing fad or fashion. It threatens to compete even with locomotion by means of railways, and not only on economical considerations but also from the points of view of convenience and speed. The vigorous action on the part

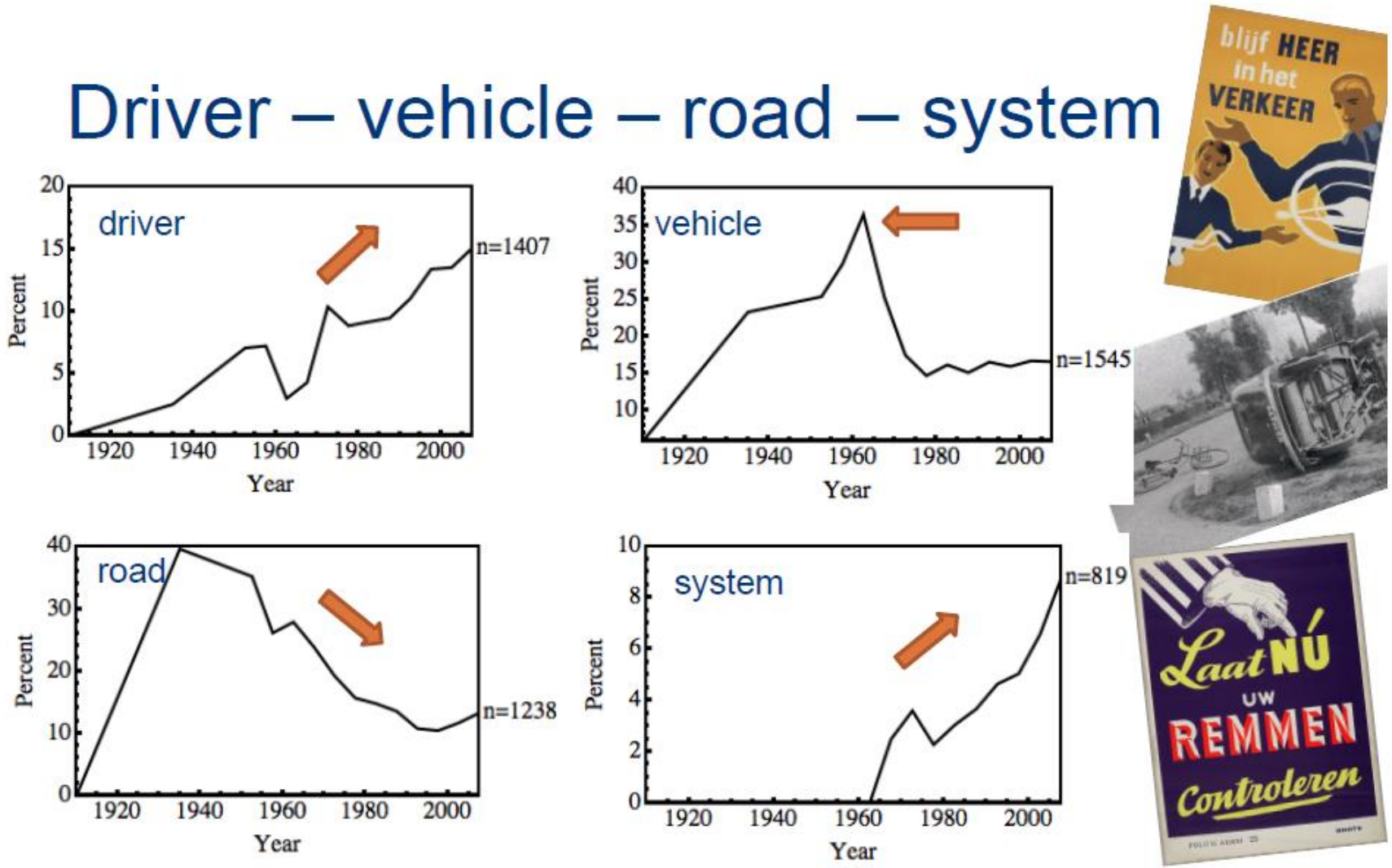
NATURE OCTOBER 9, 1937

Road Design and Road Safety

روند چاپ مقالات مرتبط با ایمنی در مجلات معتبر



روند چاپ مقالات مرتبط با ایمنی در مجلات به تفکیک موضوعی

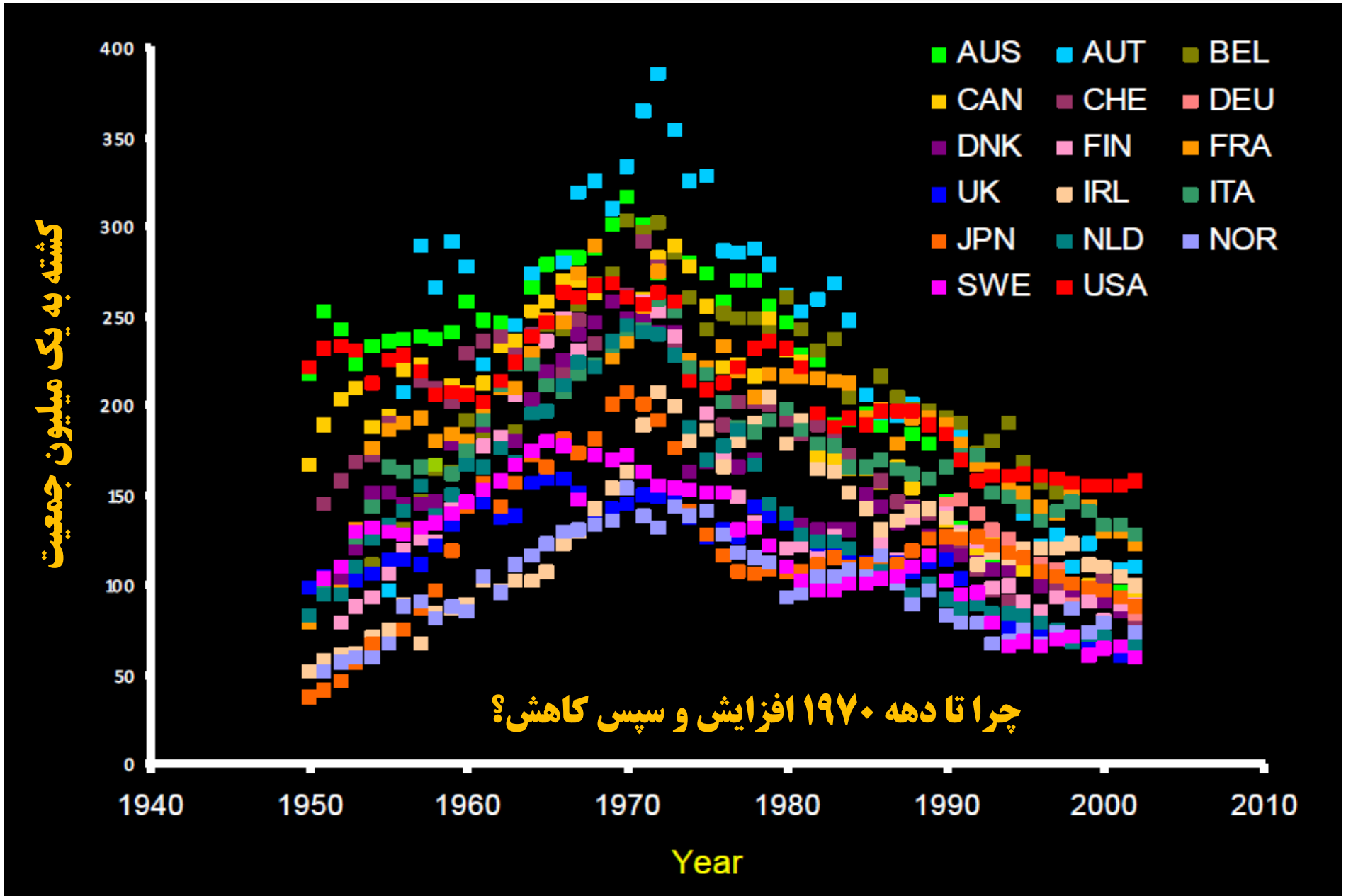


تکامل تئوریهای ایمنی

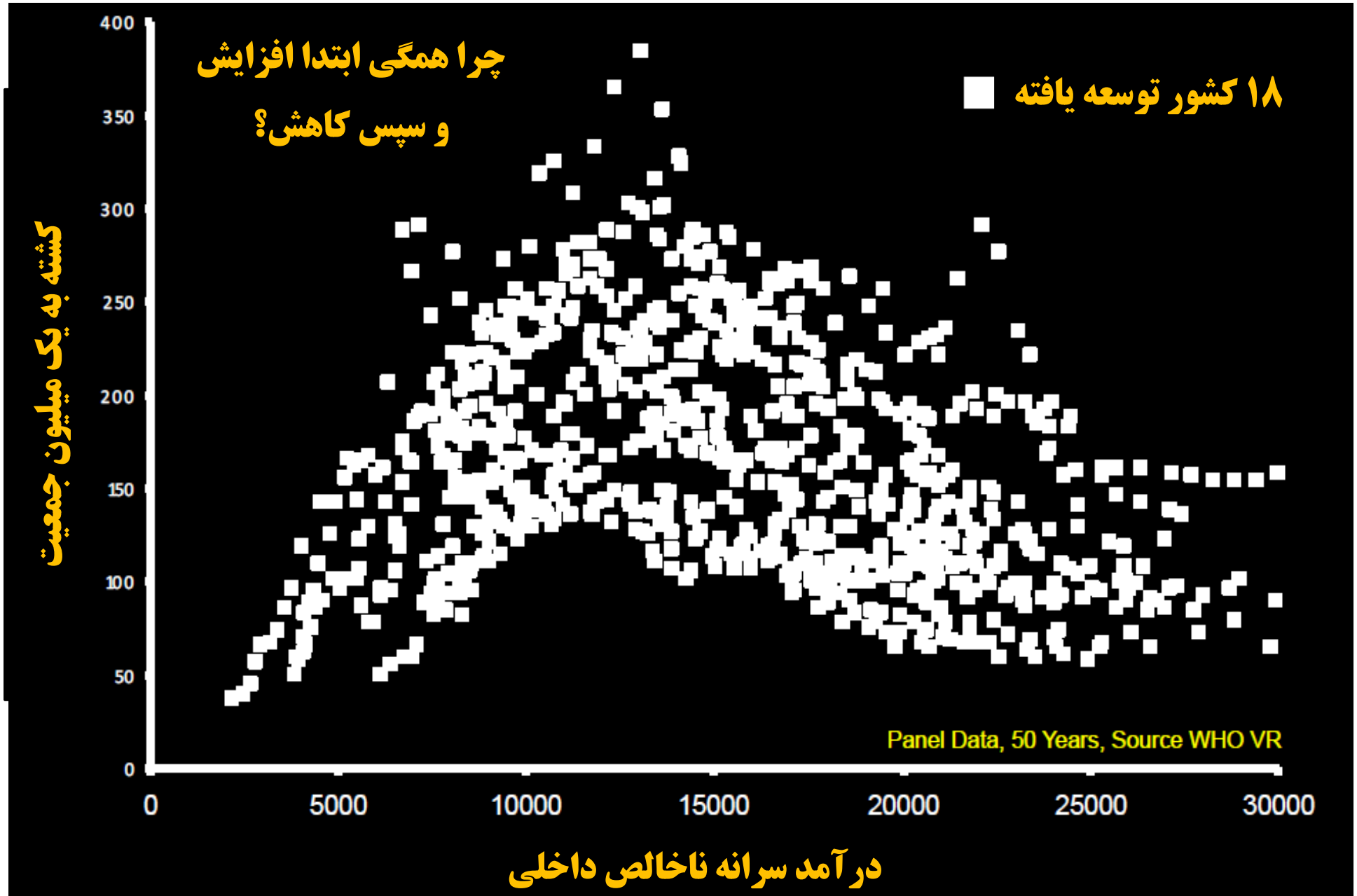
بازه زمانی	عامل تصادف	حوزه تحقیق	حوزه اقدام
۱۹۰۰-۱۹۲۰	بدشانسی	چه چیزی؟	حسب مورد
۱۹۲۰-۱۹۵۰	رانندگان خاص	چه کسی؟	آموزش و تنبیه
۱۹۵۰-۱۹۷۰	یک عامل مشخص	چه عاملی؟	3 E’s
۱۹۶۰-۱۹۸۵	چند عامل	چه عواملی؟	بهبود راه و خودرو
۱۹۸۵-	نقص سیستمی	تحلیل چند بعدی	تطبیق سیستم با کاربر

روند تغییرات تعداد تلفات در کشورهای پیشرفته

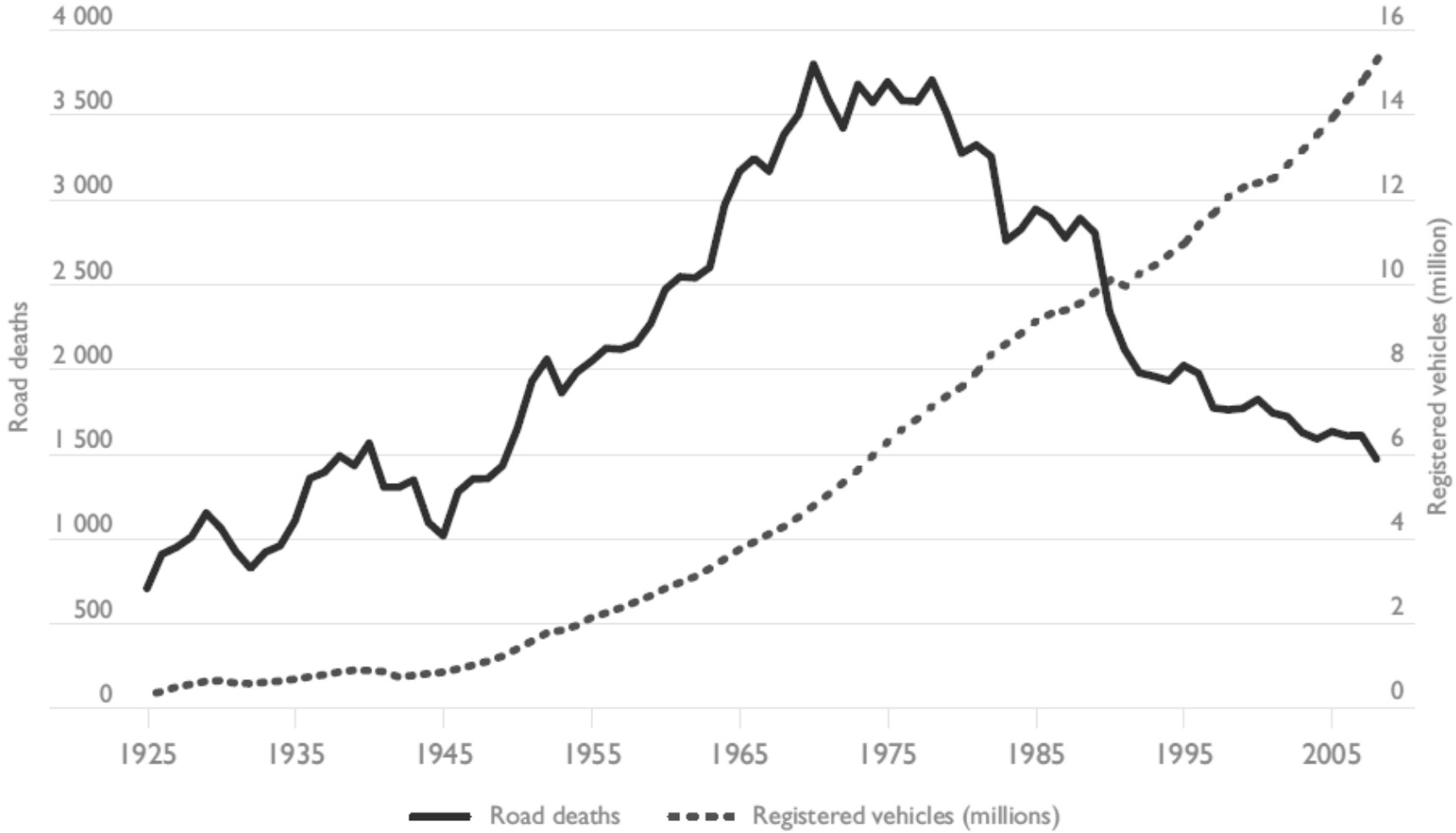
نرخ کشته به جمعیت در کشورهای توسعه یافته در ۶۰ سال



رابطه نرخ کشته به یک میلیون جمعیت و درآمد سرانه ناخالص ملی در کشورهای توسعه یافته

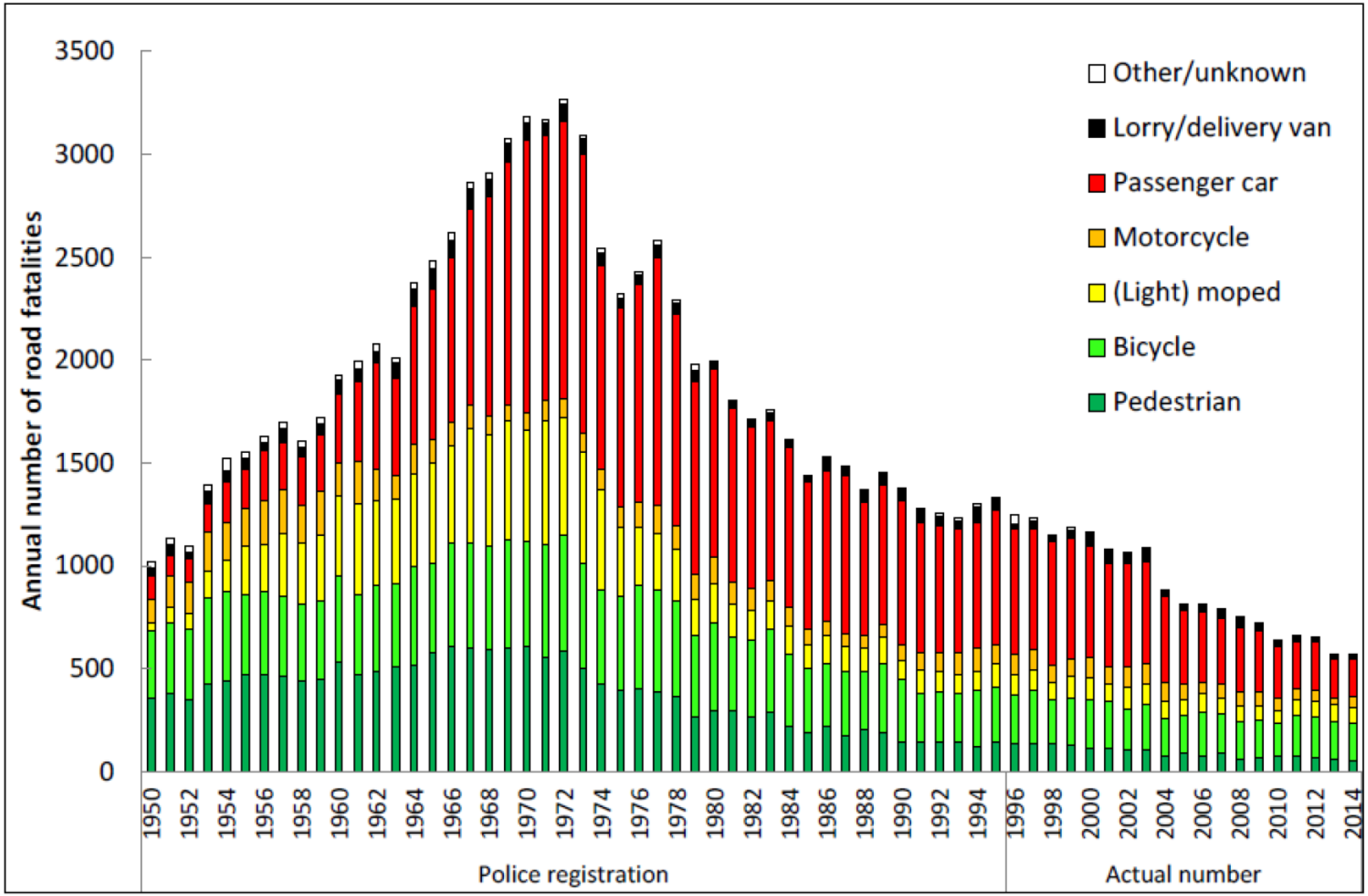


روند تغییرات تعداد تلفات تصادفات در استرالیا

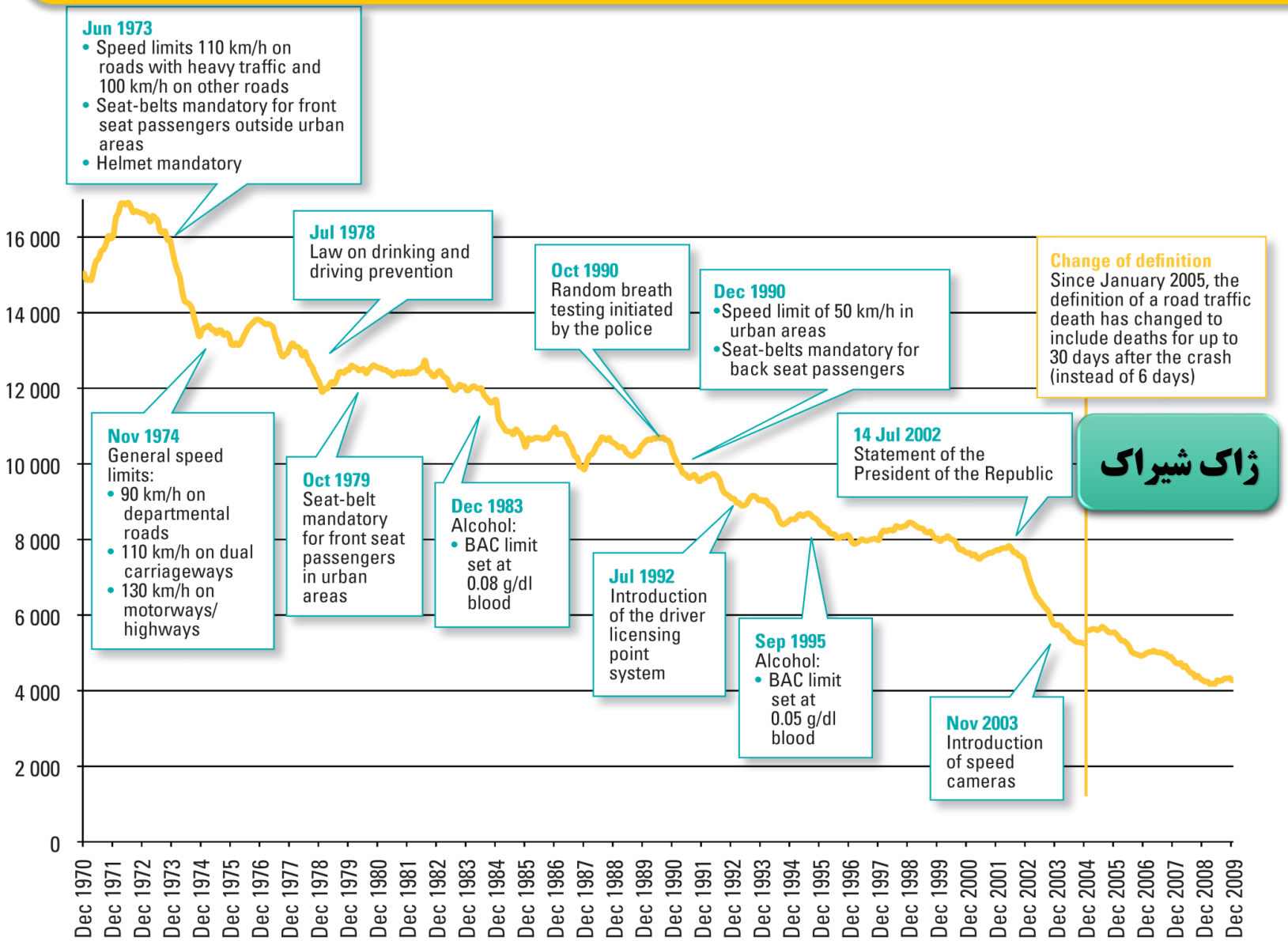


Source: *Road Deaths in Australia 1925-2008 – Information Sheet 38*, BITRE, 2010

روند تغییرات تعداد تلفات تصادفات در هلند

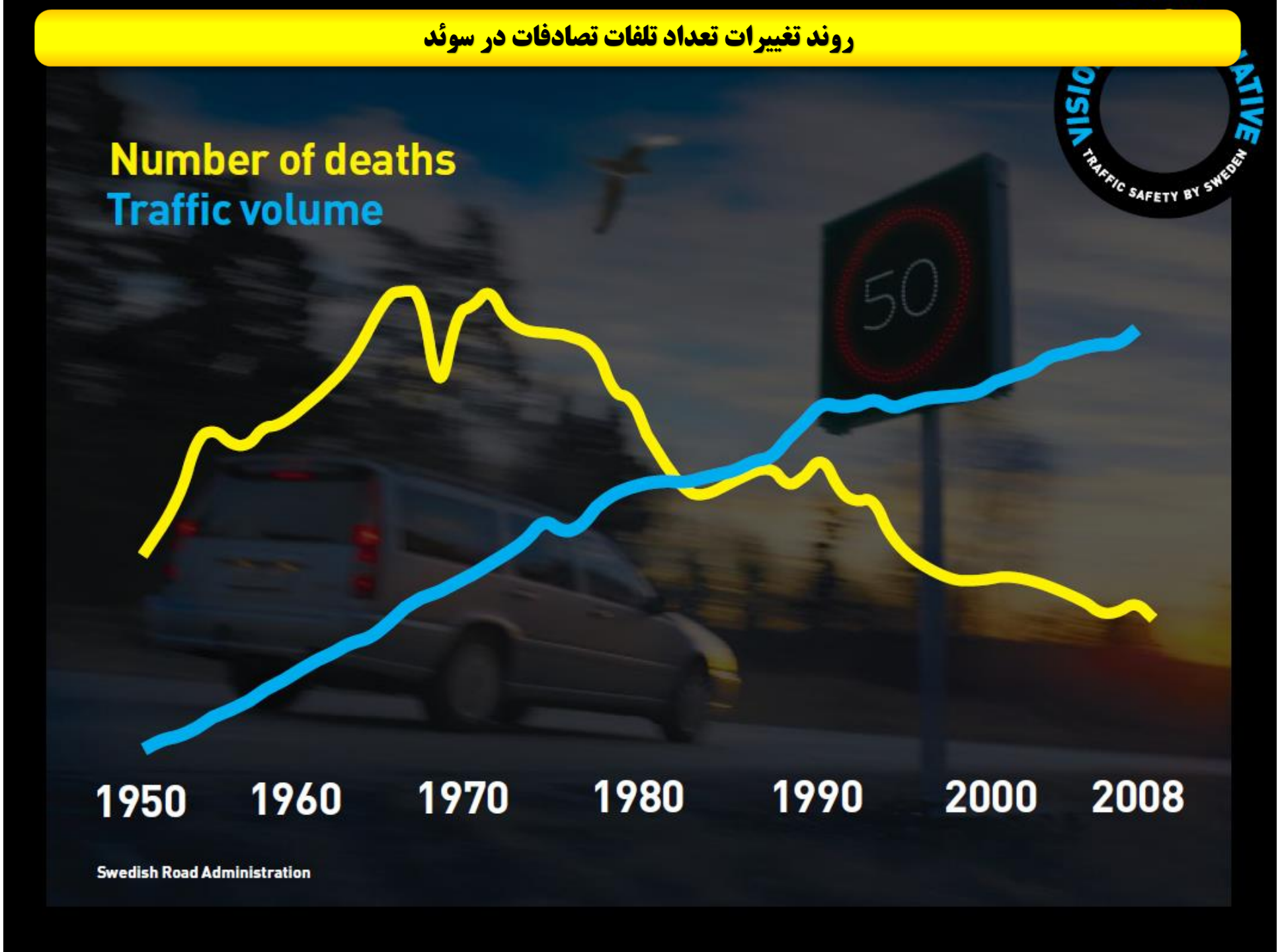


روند کاهشی و اقدامات ایمنی در کشور فرانسه

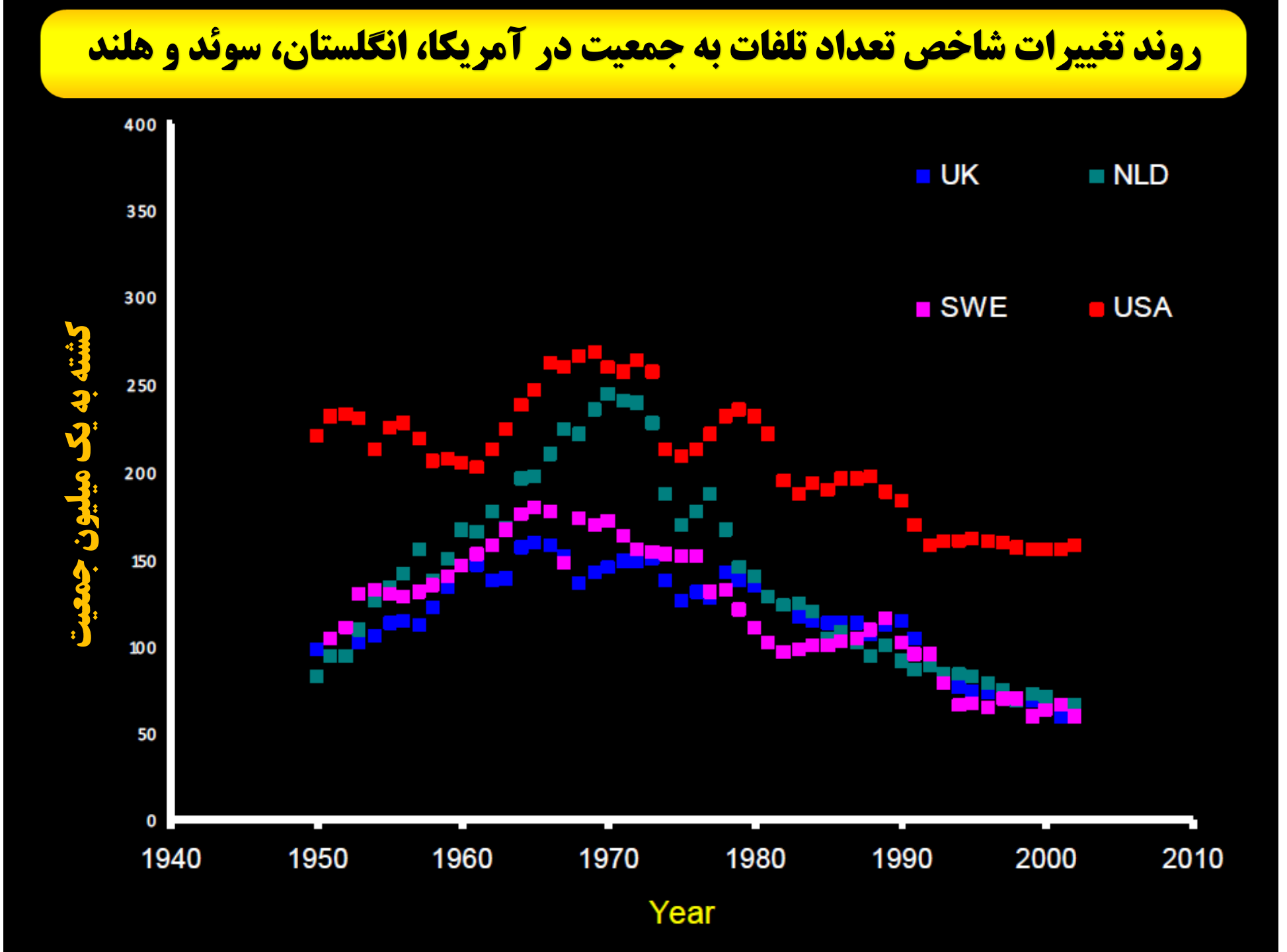


Source: Graphique reproduit avec l'autorisation de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), France

روند تغییرات تعداد تلفات تصادفات در سوئد



روند تغییرات شاخص تعداد تلفات به جمعیت در آمریکا، انگلستان، سوئد و هلند

















مگه نگفتم..... اگه فقط یکبار دیگه... دیگه حق نداری..... چرا گوش نمیدی... چرا اینقدر اذیتم میکنی...













مقایسه رویکرد سنتی و رویکرد سیستم ایمن

رویکرد سنتی	رویکرد سیستمی
تلفات ترافیکی اجتناب ناپذیرند	تلفات ترافیکی قابل پیشگیری هستند
کاربر راه را باید با سیستم تطبیق داد	سیستم را باید با کاربران راه تطبیق داد
پیشگیری از وقوع تصادف	پیشگیری از فوت و جرح شدید ناشی از تصادف
کاهش تعداد جراحات شدید و تلفات	به صفر رساندن تعداد جراحات شدید و تلفات
اقدامات ایمنی جزیره‌ای	هماهنگی اقدامات در راستای اهداف سیستم
اعتبار ویژه برای ایمن سازی	اعتبار ایمنی به عنوان بخشی از فرآیند پروژه
فقط کاربر نهایی مسئول است	همه ذی نفعان از جمله کاربر نهایی مسئولند
هدف یافتن مقصر اصلی است	هدف عدم تکرار حوادث مشابه است
ایجاد تعادل بین ایمنی و جابجایی	گسترش جابجایی ایمن
نگرش واکنشی (عکس العمل به حوادث)	نگرش کنشی (تعیین ریسک + حذف/کاهش عوامل)
تأمین ایمنی هزینه‌های زیادی دارد	تأمین ایمنی مقرون به صرفه است
ایمنی خواسته عموم مردم نیست	ایمنی یک حق و خواسته همگانی است

پذیرش ریسک بیشتر – مواجهه بیشتر







رانندگی خطرناک برای کسب درآمد بیشتر

(چراغ قرمز–خستگی)



کم اثر بودن آموزشها

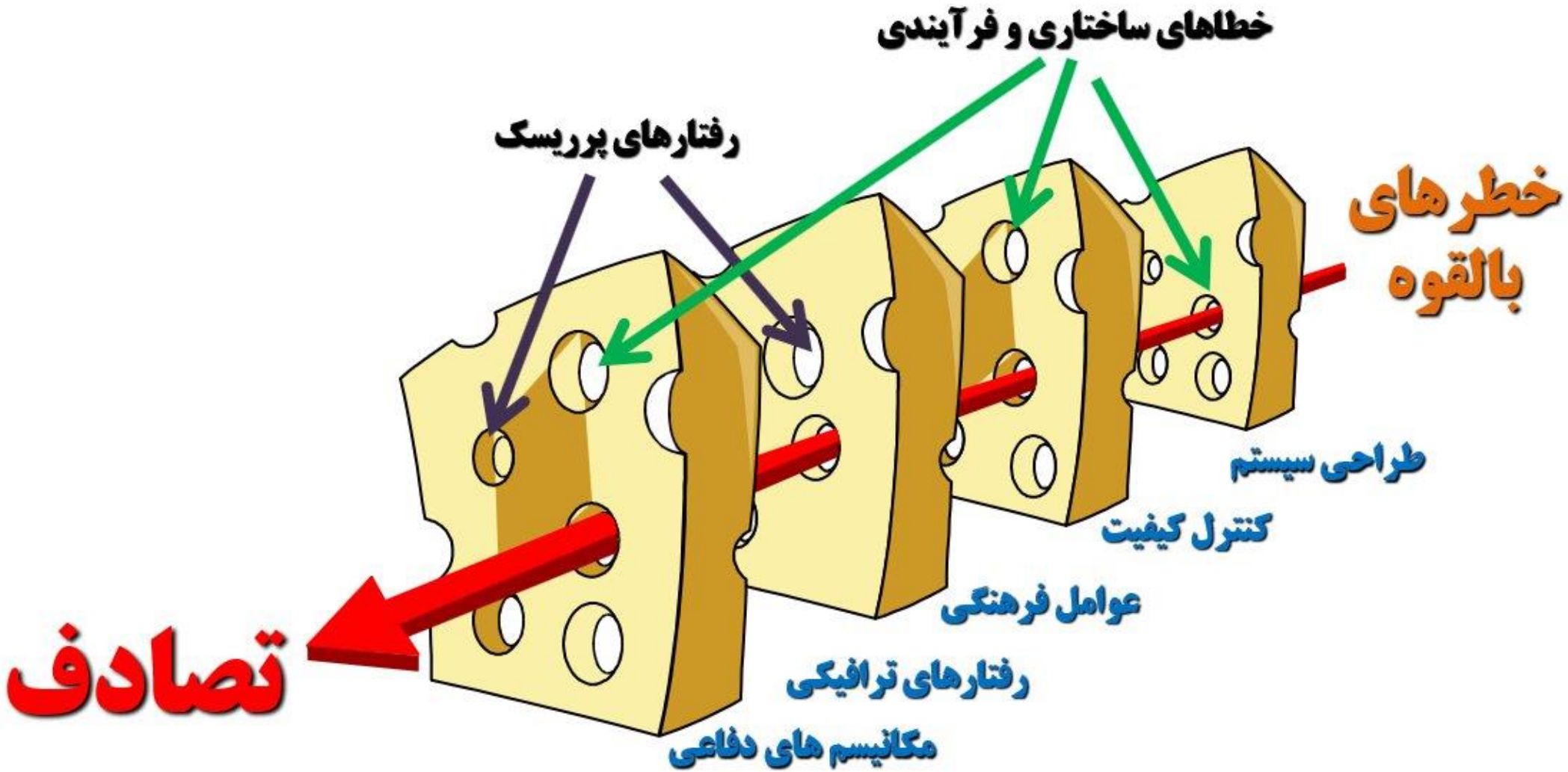








سیستم مدیریتی پنیر سوئیسی



اقدامات ایمنی کشور سوئد از ۱۹۶۷

۱۹۶۷: تغییر جهت رانندگی از چپ (انگلیسی) به راست
۱۹۶۸: تاسیس سازمان ایمنی راهها
۱۹۷۵: بستن کمربند سرنشینان جلو
۱۹۷۶: امتحان رانندگی موتورسیکلت سواران
۱۹۷۷: رانندگی با چراغ روشن در روز
۱۹۷۸: کلاه ایمنی موتورسواران
۱۹۷۹: چراغ دوچرخه در شب
۱۹۸۲: نصب برچسب و علائم احتیاطی بر روی کلیه خودروهای با سرعت پایین
۱۹۸۶: نصب رفلکتور بر روی دوچرخه ها (جلو، عقب و چرخها)
۱۹۸۷: افزایش قابل توجه جریمه های تخلف سرعت
۱۹۸۸: کمربند ایمنی کودکان
۱۹۹۰: کاهش درصد مجاز الکل در خون (کاهش درصد الکل مجاز در خون از ۵ به ۲ – تست ثبت هوشمند تخلفات سرعت)
۱۹۹۴: افزایش قابل توجه تستهای تصادفی الکل – اعمال قانون سرعت به کمک لیزر
۱۹۹۵: استفاده از حفاظهای کابلی در میانه بزرگراهها (همراه با افزایش سرعت مجاز وسایل سنگین)
۱۹۹۶: اجبار کیسه هوا در همه خودروهای جدید
۱۹۹۷: تصویب قانون "چشم انداز صفر" در مجلس
۱۹۹۸: استفاده از حفاظهای کابلی در کناره بزرگراهها
۱۹۹۹: تعمیم قانون کمربند ایمنی به همه کاربران راه

عوامل اصلی موفقیت کشورهای توسعه یافته

– همه اجزای یک سیستم (راه،خودرو،کاربران،...) باید ایمن باشند تا کاهش تلفات پایدار باشد

– دونده ماراتن باشید! در سیاستگذاریها و اجرای اقدامات، پیگیری مستمر و توسعه گام به گام لازم است.

اقدامات مقطعی هرگز شما را به مقصد نخواهند رساند.

– اگر حادثه ای احتمال رخ دادن داشته باشد، حتما رخ خواهد داد (اهمیت اقدامات پیشگیرانه)

– تعیین اهداف جاه طلبانه و شاخصهای کمی برای برنامه ها از ضروریات است. ضمن اینکه دلایل عدم دستیابی به اهداف کمی با جزئیات باید مورد بررسی قرار گیرد.

– انگشت تقصیر را کمتر به سمت کاربران راه نشانه رویم.

(انسانها در همه جای دنیا خصوصیات یکسانی دارند. کم طاقتی–علاقمندی به سرعت و هیجان طلبی در جوانان–کاهش قابلیتها در سالمندان)

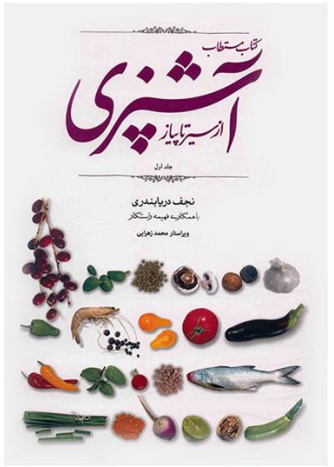
عوامل اصلی موفقیت کشورهای توسعه یافته

– عامل وقوع حادثه را از بین ببریم. اگر ممکن نبود تا حد امکان ریسک وقوع حادثه را کاهش دهیم.

– برای ماهیگیری به جایی برویم که ماهی هست. (برای گروههای هدف خاص مثل کاربران آسیب پذیر اقدامات ایمنی متناسب انجام دهیم نه اجرای یک راهکار برای همه.)

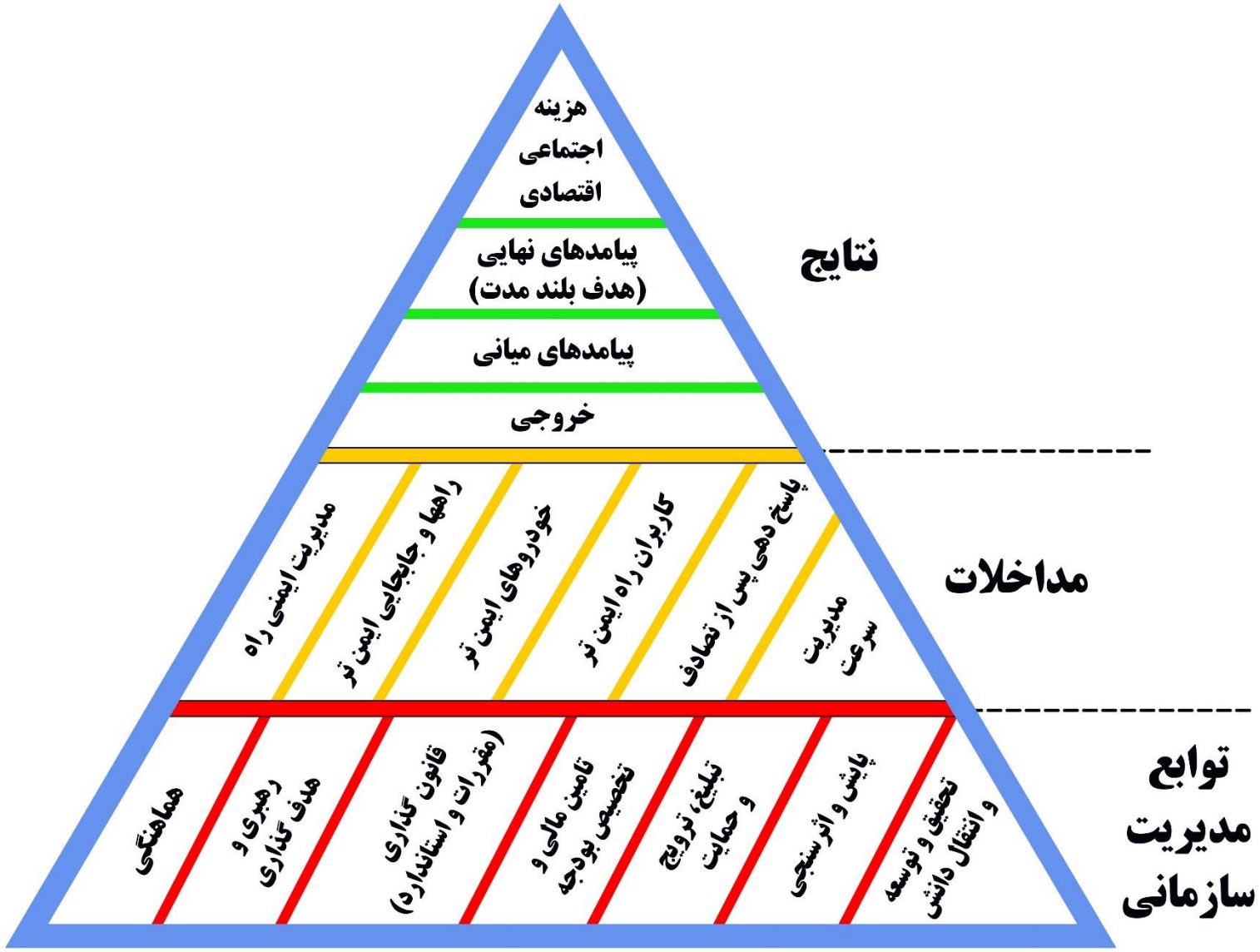
– برنامه ایمنی کشورهای پیشرفته کتاب آشپزی نیستند که بتوان آنها را مو به مو اجرا کرد. شرایط فرهنگی، اقتصادی، جغرافیایی، آب و هوایی و ... هر کشوری با کشور دیگر متفاوت است.

– در آغاز راه با اقدامات ساده میتوان جلوی تعداد قابل ملاحظه ای از فوتیها را گرفت ولی ادامه روند کاهشی مستلزم اقدامات پیچیده با در دست داشتن اطلاعات جزئی و برنامه ریزی دقیق خواهد بود.





چارچوب رویکرد سیستم ایمن (Safe System Approach)



دهه اقدام برای ایمنی راهها ۲۰۱۰–۲۰۲۰



اقدامات پس از تصادف

کاربران راه ایمن تر

خودروهای ایمن تر

راههای ایمن تر

مدیریت ایمنی راه



COMMUNITIES



GOVERNMENTS



CIVIL SOCIETY



PARLIAMENTS



MUNICIPAL GOVERNMENTS

همه در ارتقای ایمنی نقش دارند



PRIVATE COMPANIES



FOUNDATIONS



SCHOOLS



POLICE

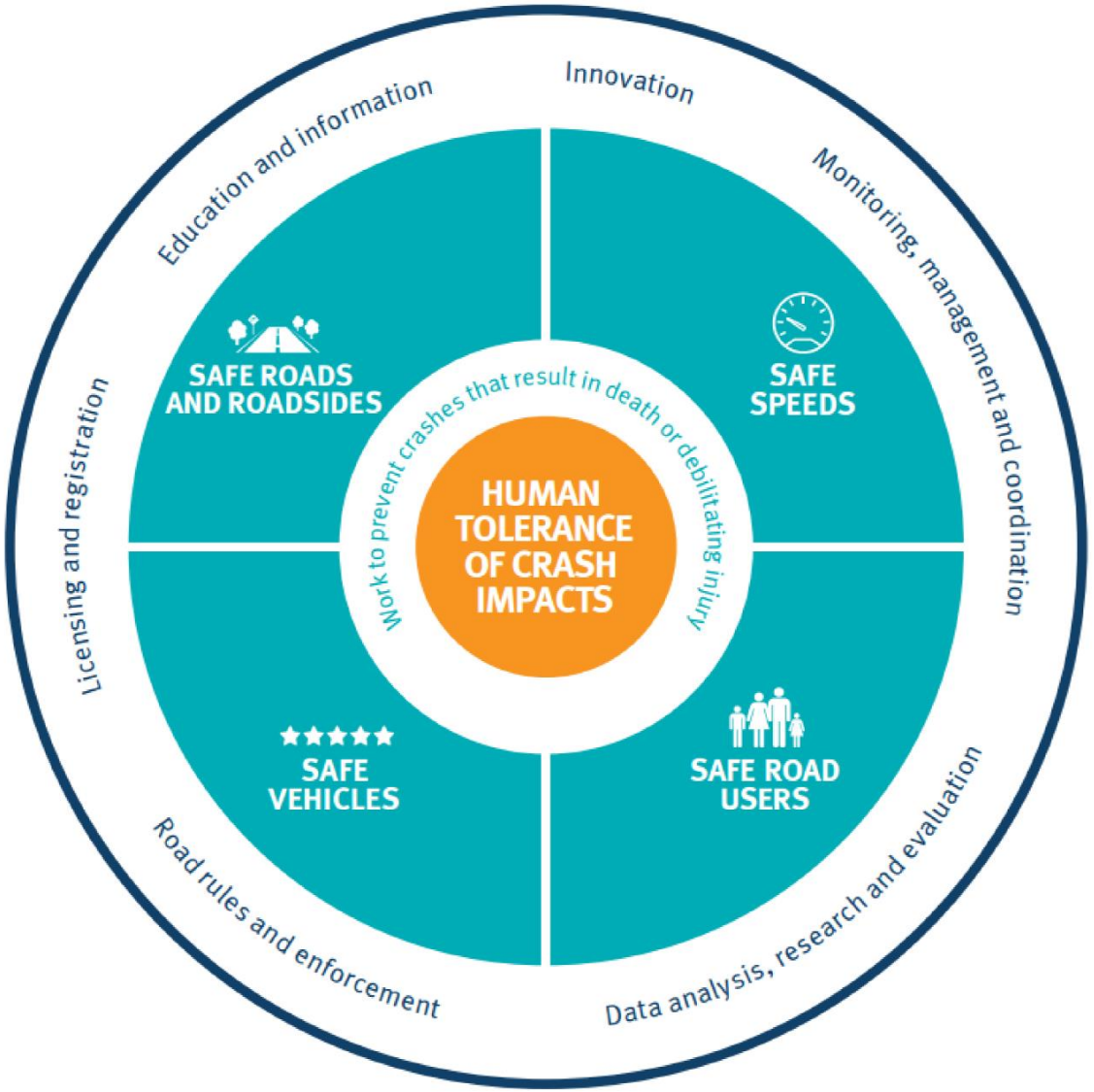


EMERGENCY SERVICES

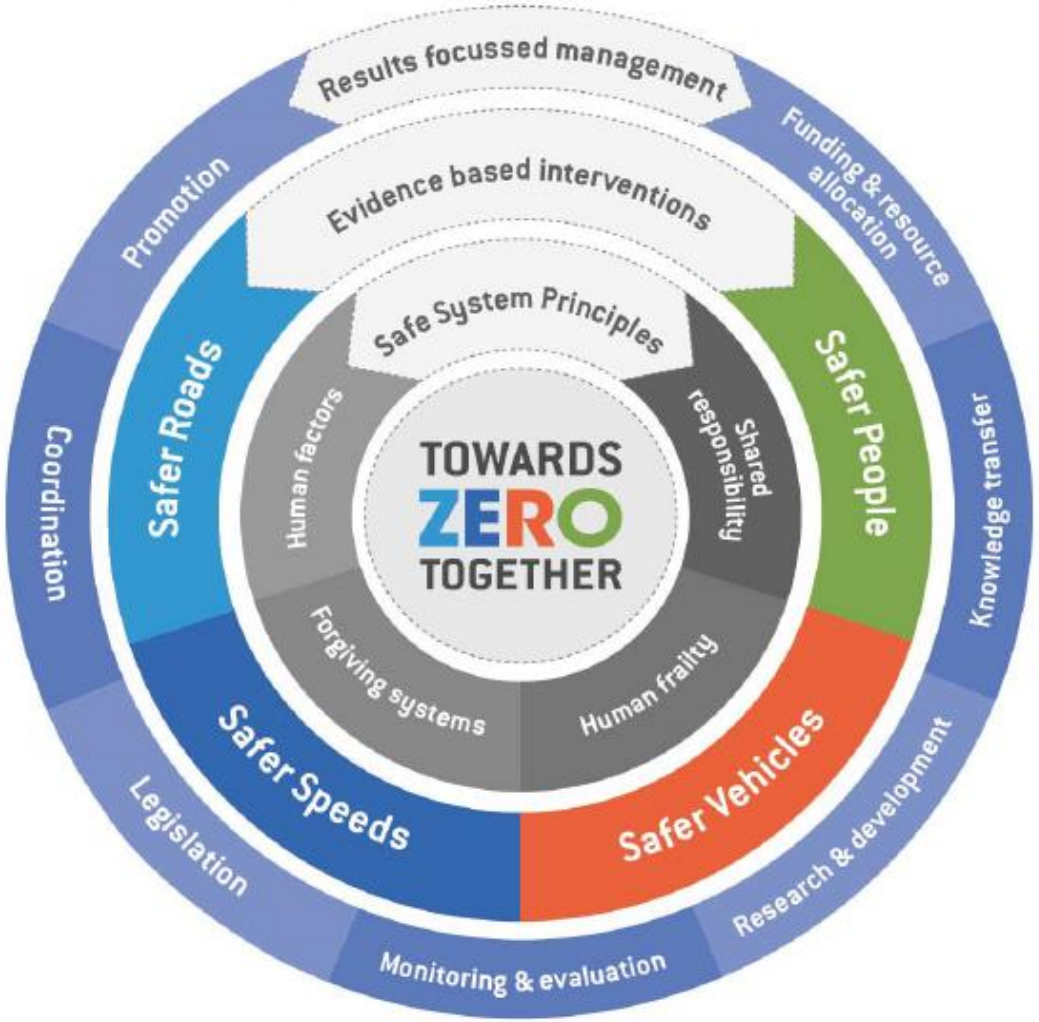


INTERNATIONAL AGENCIES

رویکرد سیستم ایمن (Safe System Approach)



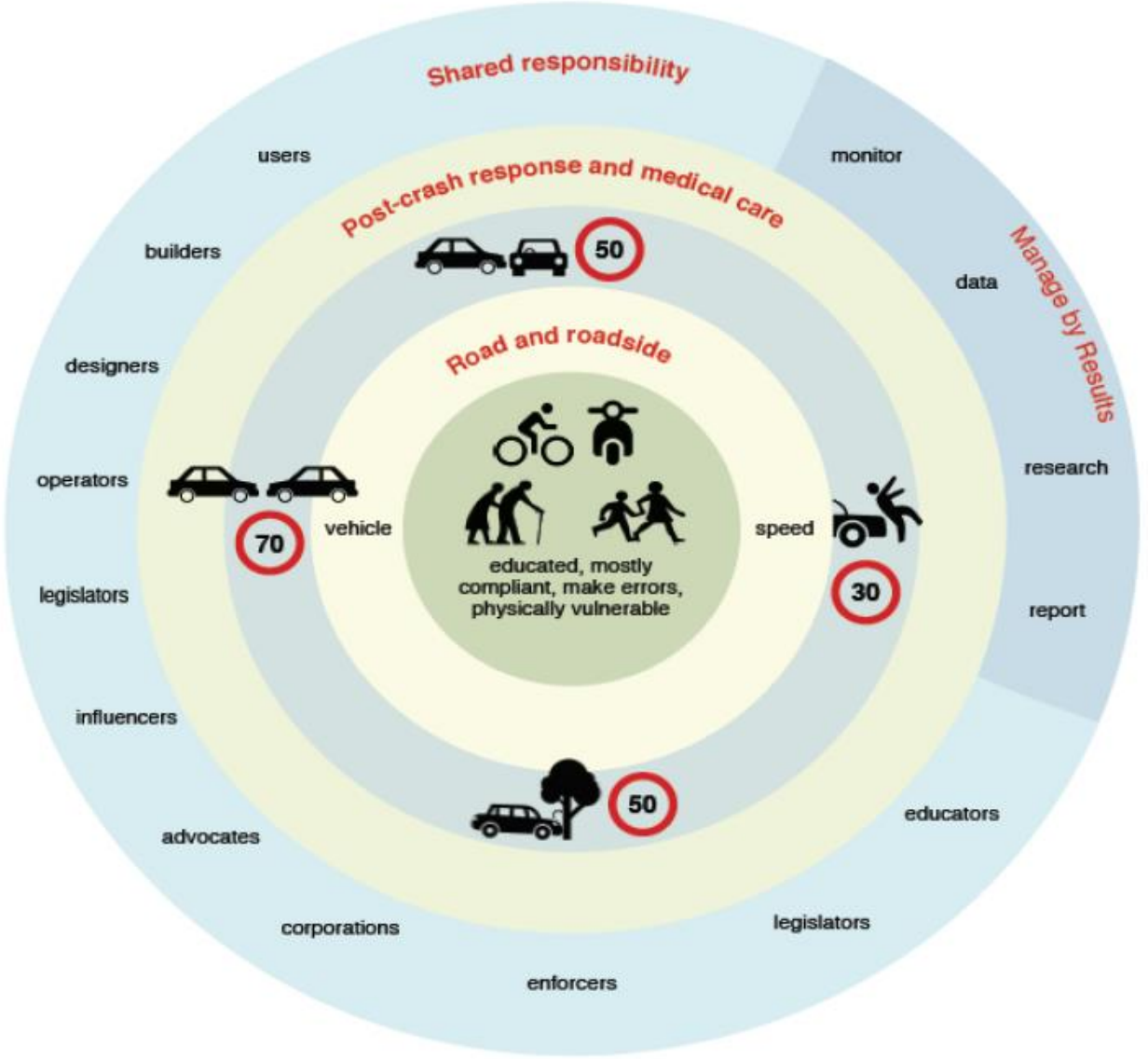
رویکرد سیستم ایمن (Safe System Approach)



رویکرد سیستم ایمن (Safe System Approach)



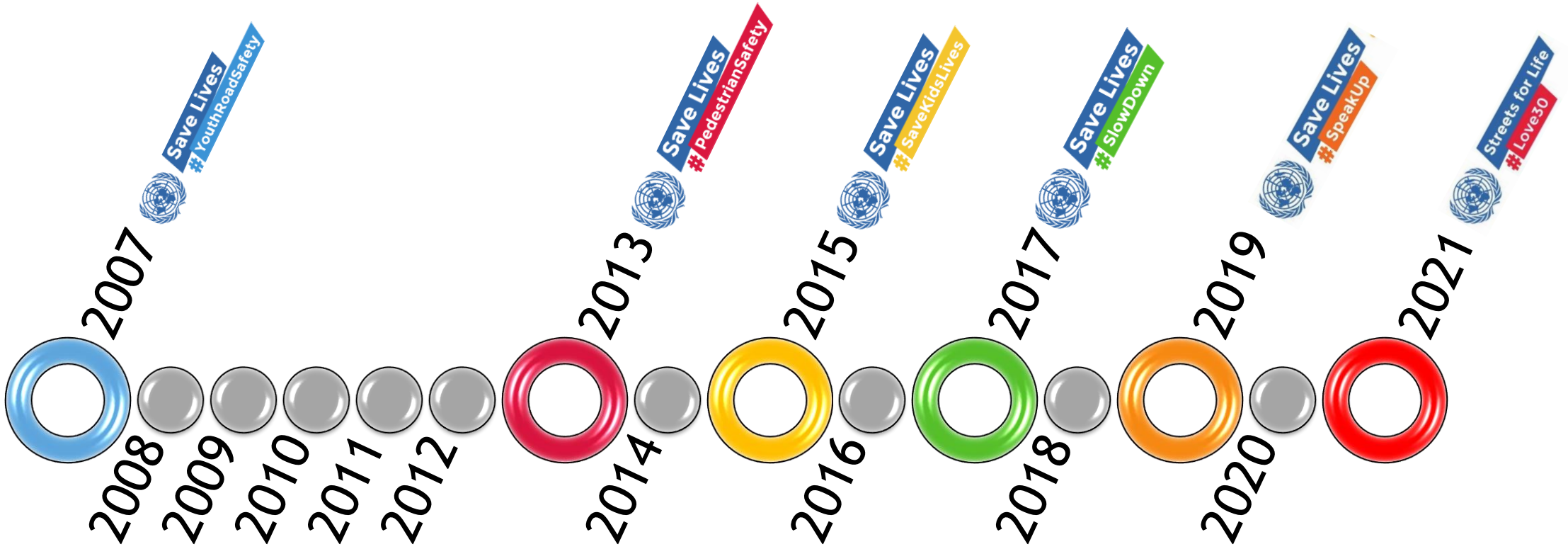
رویکرد سیستم ایمن (Safe System Approach)





هفته جهانی ایمنی راه سازمان ملل

UN GLOBAL ROAD SAFETY WEEKS



۲۰۰۷: ایمنی جوانان، ۲۰۱۳: ایمنی عابران پیاده، ۲۰۱۵: ایمنی کودکان، ۲۰۱۷: مدیریت سرعت، ۲۰۱۹: فریاد ایمنی

هدف

- **حساس سازی عموم مردم و بویژه ذی نفعان نسبت به موضوع سرعت در معابر شهری**
- تجربه موفق دو شهر اسلو نروژ و هلسینکی فنلاند در اجرای رویکرد «چشم انداز صفر» در سال ۲۰۱۹ نشان داد به صفر رساندن تعداد فوتی‌های تصادفات تنها یک رویا نیست و می‌توان با اتخاذ رویکرد جامع و مدیریت واحد در ایمنی به آن دست یافت. در سال ۲۰۱۹ هیچ عابر و دوچرخه سواری در این دو شهر بر اثر تصادف فوت نکردند و تعداد رانندگان فوت شده نیز در اسلو یک نفر و هلسینکی سه نفر بود.
- شهرهای جدیدی به این حرکت پیوستند: بیلبائو، بروکسل و ...

هدف جاه طلبانه

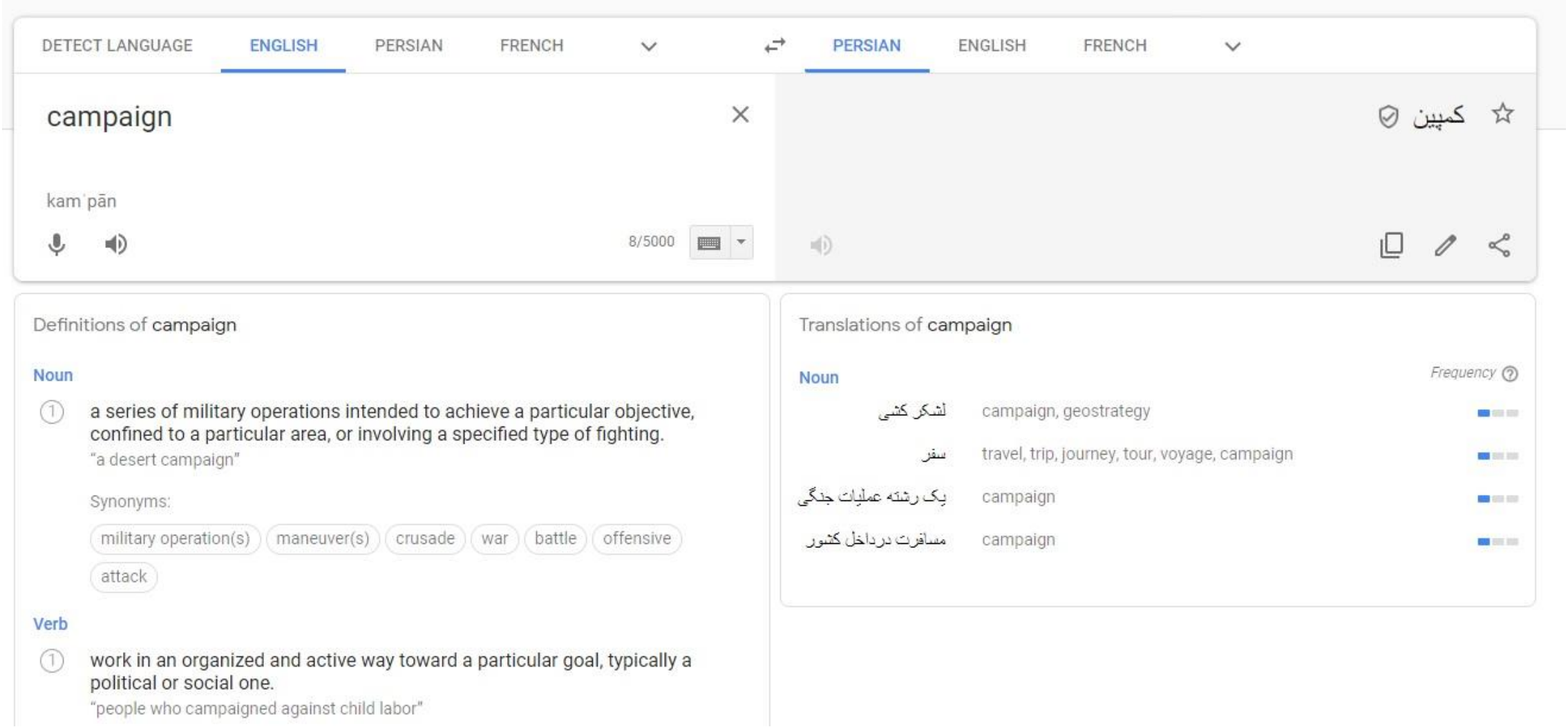
- شاید ۲۰ سال پیش ایجاد پیاده راه‌های شهری مثل ۱۷ شهریور و ۱۵ خرداد در تهران، تربیت در تبریز، جنت در مشهد، بوعلی در همدان، فردوسی در سنندج، میدان شهرداری رشت و .. و بستن بخشی از معابر شهری بر روی خودروها امری محال به نظر می‌رسید ولی به تجربه بر همگان ثابت شد که رویکرد انسان محور و ایجاد **خیابان‌هایی برای زندگی** اولویت بیشتری بر ایجاد خیابانهایی برای خودروها دارد.



میدان شهرداری رشت قبل و بعد از بازپیرایی با رویکرد انسان محور



تعریف کمپین

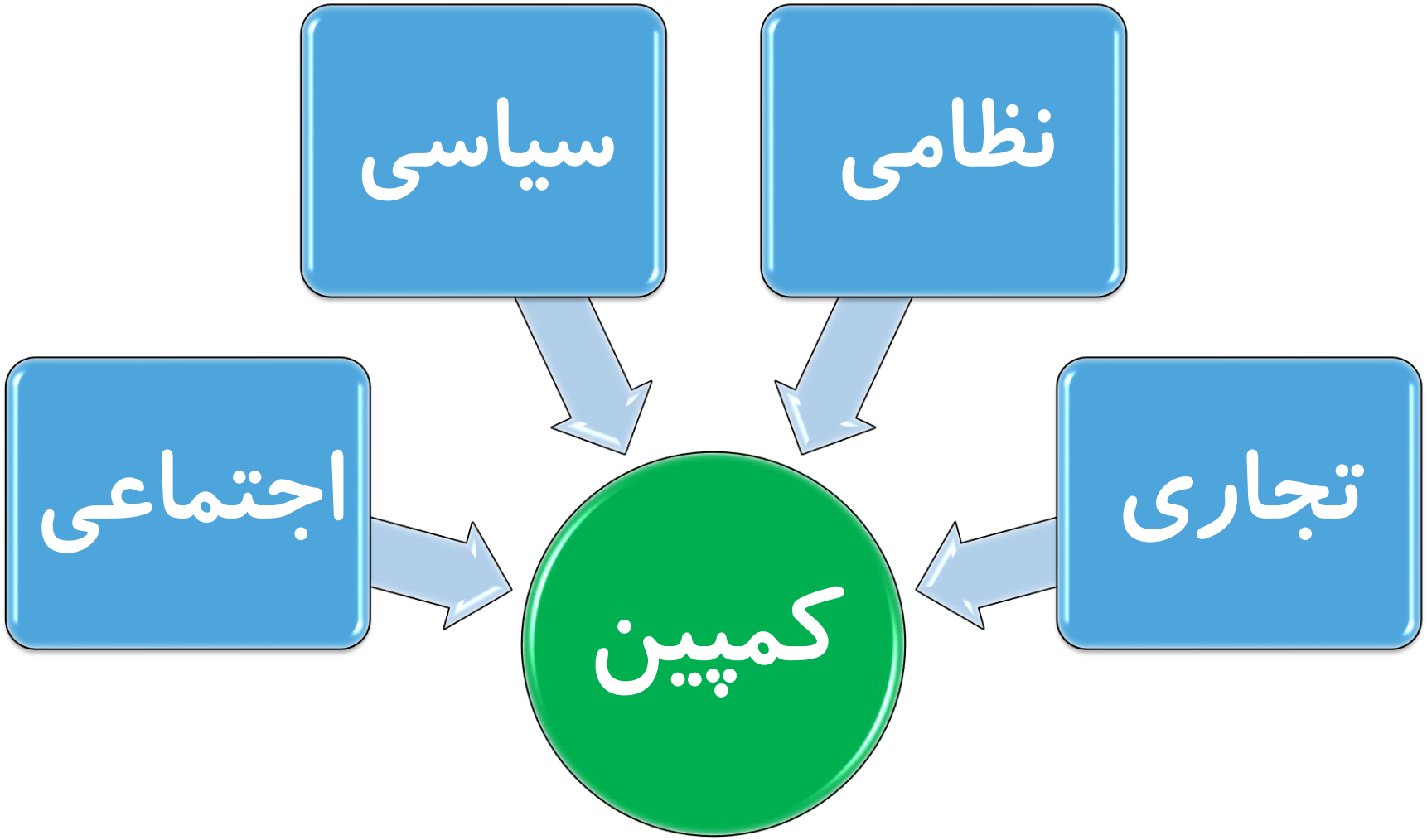

DETECT LANGUAGE
ENGLISH
PERSIAN
FRENCH
PERSIAN
ENGLISH
FRENCH
campaign
kam pān
8/5000
کمپین
Definitions of campaign
Noun
1 a series of military operations intended to achieve a particular objective, confined to a particular area, or involving a specified type of fighting.
"a desert campaign"
Synonyms:
military operation(s)
maneuver(s)
crusade
war
battle
offensive
attack
Verb
1 work in an organized and active way toward a particular goal, typically a political or social one.
"people who campaigned against child labor"
Translations of campaign
Noun
Frequency
لشکر کشی
campaign, geostrategy
سفر
travel, trip, journey, tour, voyage, campaign
یک رشته عملیات جنگی
campaign
مسافرت درداخل کشور
campaign

تعریف کمپین

- A **campaign** is a planned set of social, political, business, or military activities carried out over a period of time that are intended to achieve a particular aim.

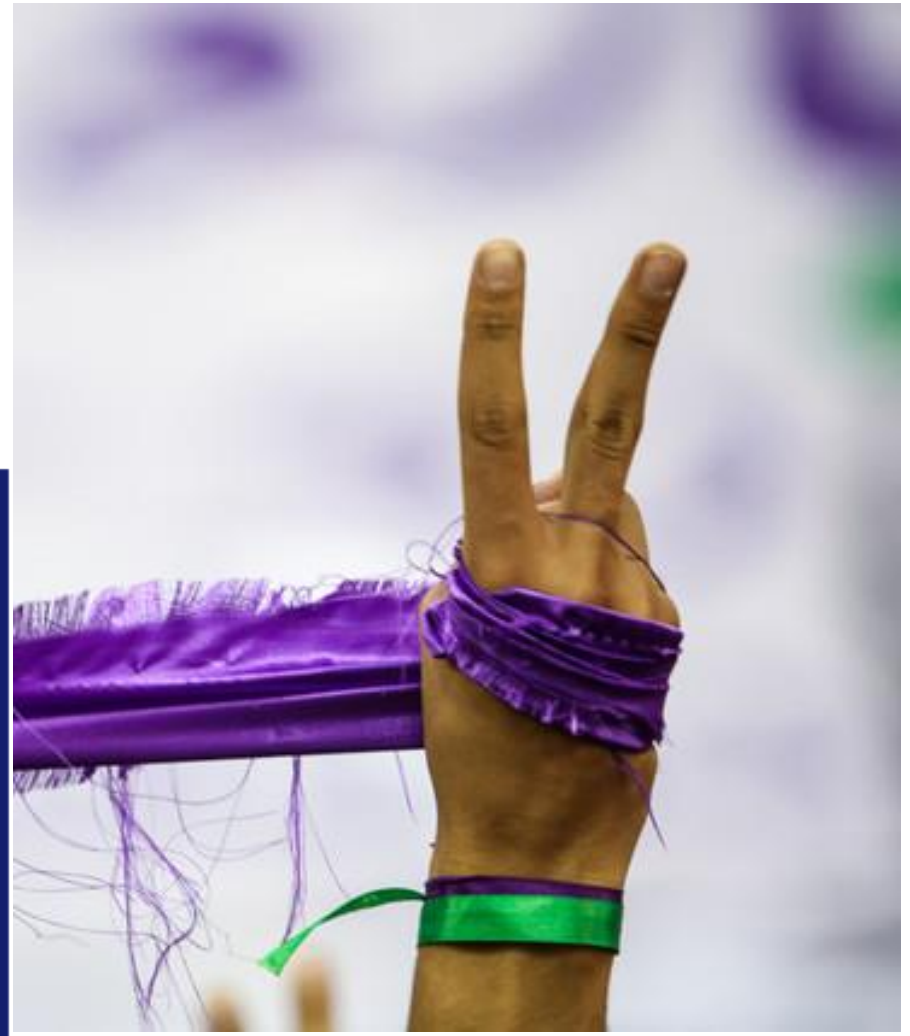
- **کمپین مجموعه ای از فعالیتهای برنامه ریزی شده اجتماعی، سیاسی، تجاری یا نظامی است که در بازه زمانی مشخص به منظور دستیابی به یک هدف مشخص صورت می پذیرد.**

انواع کمپین



کمپین سیاسی



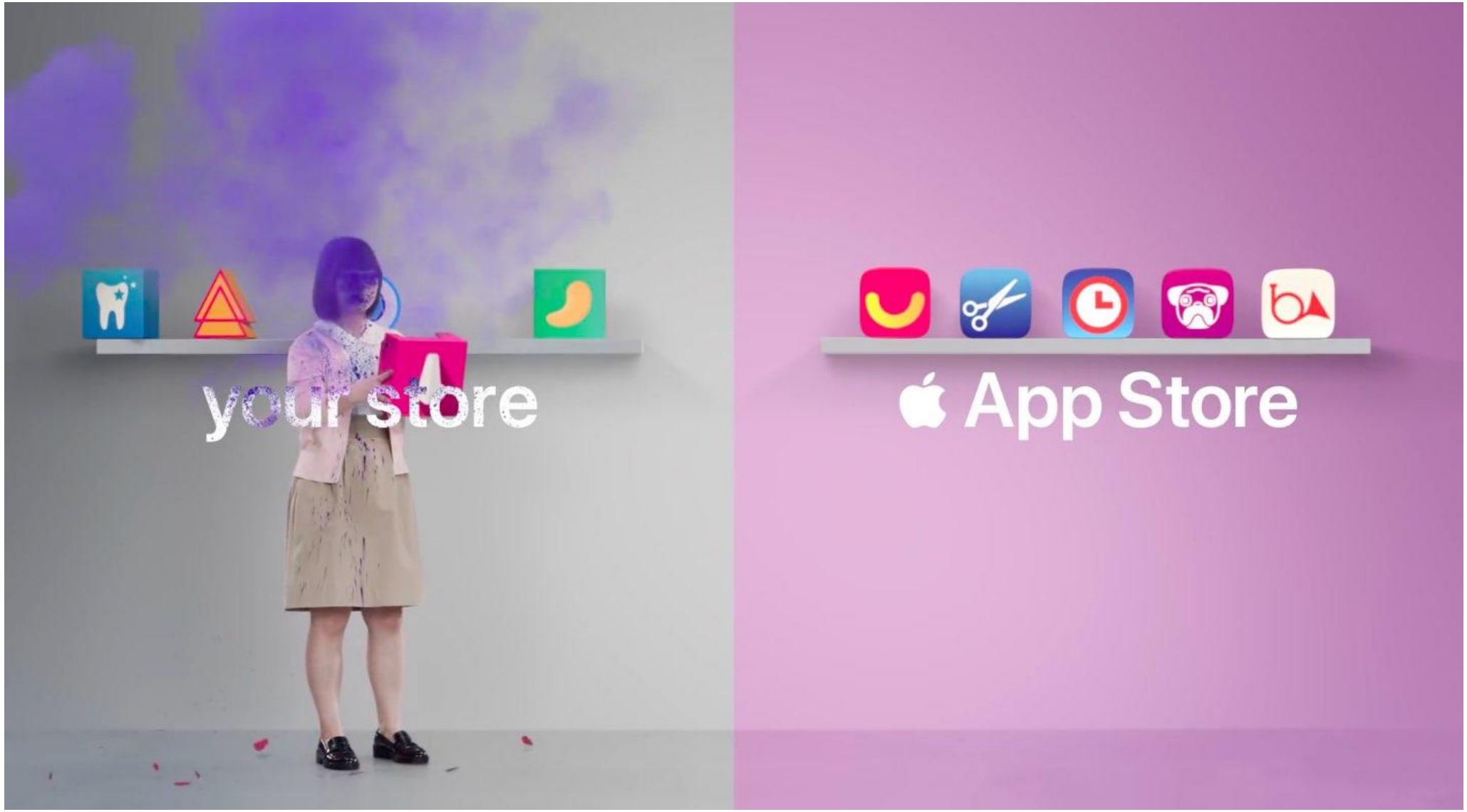




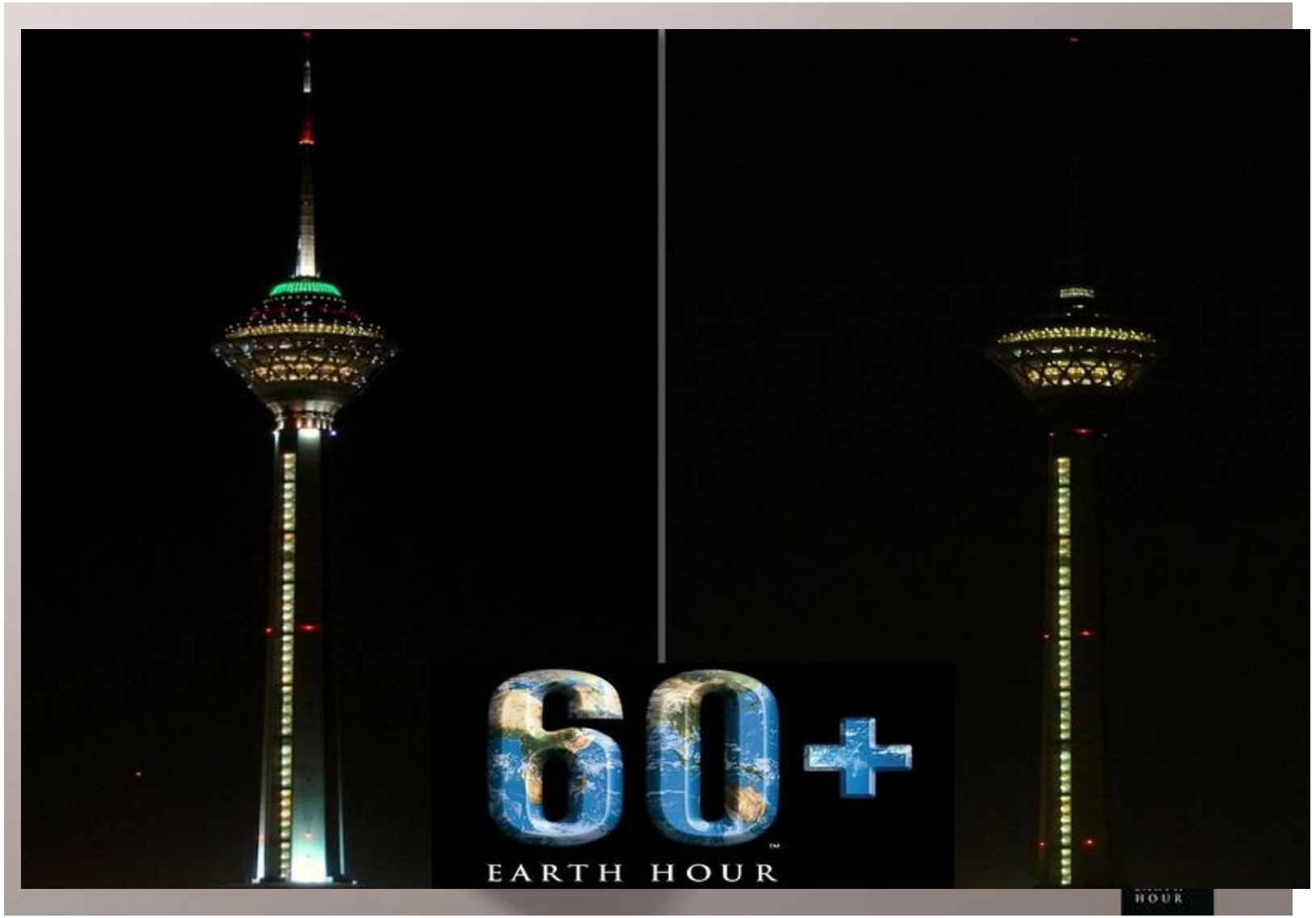
کمپین نظامی



کمپین تجاری



کمپین اجتماعی: ساعت زمین



کمپین اجتماعی





بابا برقی



آقای ایمنی

کمپین اجتماعی: حفظ جان کودکان



کمپین اجتماعی: سرعت کمتر



کمپین اجتماعی: فریاد ایمنی



مراحل طراحی و اجرای کمپین اجتماعی

PHASE 1. PROJECT DESIGN AND RESEARCH

STEP 1: PROJECT PLANNING . . . . . .

STEP 2: DESK REVIEW . . . . . .

STEP 3: DEFINITION OF A CORE STRATEGY . . . . . .

STEP 4: FORMATIVE RESEARCH . . . . . .

PHASE 2. PRODUCTION

STEP 5: DEFINE MESSAGES AND PRODUCE CAMPAIGN MATERIALS . . . . .

STEP 6: CONCEPT AND PRE-TESTING. . . . . .

STEP 7: DEVELOP MATERIALS . . . . . .

مراحل طراحی و اجرای کمپین اجتماعی

PHASE 3. DISSEMINATION

STEP 8: DISTRIBUTION STRATEGY AND MEDIA PLAN . . . . . .

STEP 9: CAMPAIGN LAUNCH, IMPLEMENTATION AND MONITORING. . . . .

PHASE 4. EVALUATION

STEP 10: EVALUATION . . . . . .

منو قانع کن چرا باید حرفتو گوش کنم؟



فقط بگو چیکار کنم؟

وقتتو الکی تلف نکن!

هماهنگی و عکس با چهره ها









اطلاع رسانی و عکس مردمی













تهیه عکس جهت انعکاس در رسانه ها









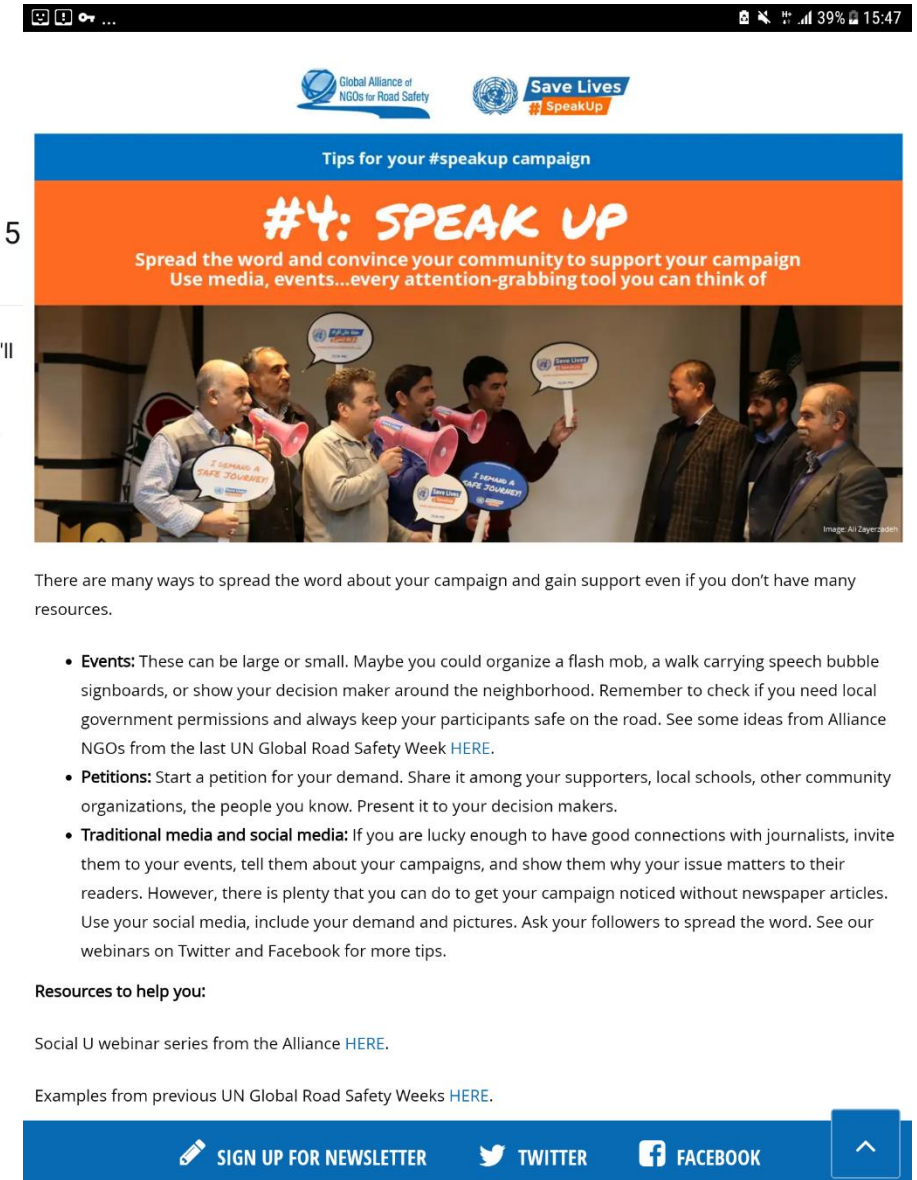




انتشار در فضای مجازی (rsp_ngo)







برگزاری نشست تخصصی





حمایت دستگاههای ذی ربط







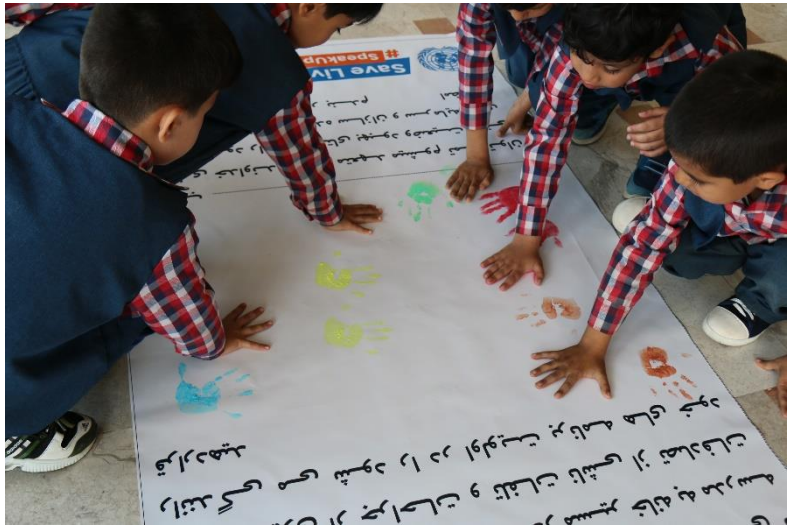






جمع آوری امضاء مردمی در قالب طومار









تحویل طومار به مدیران و امضاء تعهدنامه









نیازسنجی و حل مشکل



از حرف تا اقدام

وزیر راه و شهرسازی عنوان کرد:

ایران اولین داوطلب اجرای طرح مدیریت سرعت در شرق مدیترانه است/ سرعت یکی از عوامل موثر در تصادفات است/ بالاترین حجم تصادفات در ۳۰ کیلومتری شهرها

سه‌شنبه ۷ اردیبهشت ۱۴۰۰ - ۱۶:۰۲-

وزارتی

نسخه قابل چاپ



وزیر راه و شهرسازی در آیین افتتاحیه فاز اجرایی پروژه مدیریت سرعت با بیان اینکه ایران اولین داوطلب اجرای طرح مدیریت سرعت در شرق مدیترانه است، گفت: سرعت یکی از عوامل موثر در تصادفات است.

به گزارش خبرنگار **پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی**، محمد اسلامی ظهر امروز و در آیین افتتاحیه فاز اجرایی پروژه مدیریت سرعت که همزمان با جلسه ۱۱۵ کمیسیون ایمنی راه‌ها برگزار شد، گفت: بسیار خوشحالم و خداوند را سپاسگزارم که امروز این توفیق را در ماه مبارک رمضان به دست آوردیم تا مراسم افتتاحیه فاز اجرایی پروژه مدیریت سرعت را برگزار کنیم.

همکاری و هم افزایی: رمز موفقیت




30
30
30
30
30
30
30
30
30
با تشکر
30
KM/H
Streets for Life
#Love30
unroadsafetyweek.org