

اعضای محترم کمیسیون ایمنی راههای کشور

استانداران محترم و رؤسای کمیسیون اجرایی مدیریت ایمنی حمل و نقل استانی

سلام علیکم؛

"دستورعمل نحوه شناسایی و اولویت بندی نقاط پرتصادف راهها" مصوب نشست ۵۸ مورخ ۱۳۹۳/۱۲/۱۸ کمیسیون ایمنی راهها کشور جهت اقدام لازم، ابلاغ می گردد.

### «دستورعمل نحوه شناسایی و اولویت بندی نقاط پرتصادف راهها»

#### ماده ۱- تعاریف

در این دستورعمل، اصطلاحات و واژه‌های زیر در معانی مشروح مربوط به کار می‌روند:

۱-۱- تصادف: رویدادی اتفاقی در حین رانندگی در جاده برای یک وسیله نقلیه متحرک به تنهایی (مانند واژگونی، خروج از محور و...) یا بین یک وسیله نقلیه با عوامل دیگر (مانند وسیله نقلیه دیگر یا عابر و ...) است که سبب بروز خسارت جانی یا مالی یا هر دو به کاربران راه یا افراد واقع در حاشیه راه می‌شود.

۱-۲- تصادف خسارتی: تصادفی که پیامد آن فقط وقوع خسارت مالی باشد (مستند به گزارش پلیس راه).

۱-۳- تصادف جرحی: تصادفی که پیامد آن جراحت توأم با اعزام به بیمارستان حداقل یک نفر باشد (مستند به گزارش پلیس راه).

۱-۴- تصادف فوتی: تصادفی که پیامد آن فوت حداقل یک نفر باشد (مستند به گزارش پلیس راه).

۱-۵- نقطه دارای تصادف: نقطه‌ای از راه یا قطعه‌ای حداکثر به طول ۳۰۰ متر که در آن حداقل یک تصادف خسارتی یا جرحی یا فوتی اتفاق افتاده باشد.

۱-۶- شاخص تصادفات: عددی است که برای یک نقطه دارای تصادف از یک راه و در دوره زمانی مطالعه مطابق این دستورعمل محاسبه می‌شود.

۱-۷- نقطه پرتصادف: نقطه دارای تصادف که مقدار عدد شاخص تصادفات آن نقطه از میانگین عددی این شاخص در سطح شبکه راههای کشور بیشتر یا مساوی آن باشد.

۱-۸- تیم استانی: تیمی مرکب از نمایندگان فرماندهی پلیس راه، اداره کل حمل و نقل و پایانه‌ها و اداره کل راه و شهرسازی استان (مدیریت تیم با اداره کل راه و شهرسازی استان می‌باشد).

۱-۹- کارگروه ویژه تعیین و اولویت بندی: کارگروه شامل نمایندگان رسمی فرماندهی پلیس راه و راه و شهرسازی، دبیرخانه کمیسیون ایمنی راههای کشور، سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای (هماهنگ کننده).

۱-۱۰- سازمان: سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای



تبصره- با توجه به تعاریف ارائه شده در این دستورعمل، از این پس در کلیه اسناد و مکاتبات رسمی به جای واژه‌های پرحادثه، حادثه‌خیز و سانحه‌خیز از واژه «پرتصادف» استفاده شود.

#### ماده ۲- مبانی و محدوده کاربرد

- ۱-۲- فرآیند شناسایی و اصلاح نقاط پرتصادف دو فرآیند اصلی و کاملاً مجزا می‌باشد و این دستورعمل صرفاً محدود به شناسایی و اولویت بندی نقاط می‌باشد.
- ۲-۲- نقاط پرتصادف فارغ از نوع، ماهیت و علل وقوع تصادفات، مطابق این دستورعمل شناسایی و اولویت بندی می‌شوند.
- ۳-۲- وجود یا عدم وجود مشکلات مهندسی راه، لزوماً دلیلی بر پرتصادف بودن یا نبودن آن نقطه نمی‌باشد (و بالعکس). به بیان دیگر، منشاء نقطه پرتصادف ممکن است وجود مشکلات مهندسی راه نباشد.
- ۴-۲- حوزه کاربرد این دستورعمل راههای برون شهری است، لیکن امکان بکارگیری و تعمیم برای خیابانها یا بزرگراه-های شهری را نیز دارا می‌باشد.

#### ماده ۳- فرآیند شناسایی و اولویت بندی نقاط پرتصادف راهها

فرآیند شناسایی و اولویت بندی نقاط پرتصادف راهها عبارت است از:

- ۱-۳- ثبت، تدقیق (اعتبار سنجی و تکمیل اطلاعات)، تنظیم و به روزرسانی ماهانه فهرست نقاط دارای تصادف در سطح شبکه راههای استان توسط تیم استانی.
- ۲-۳- تنظیم فهرست نقاط دارای تصادف که حداقل ۲ تصادف فوتی یا ۳ تصادف جرحی یا ۱ تصادف فوتی بعلاوه ۲ تصادف جرحی در دوره زمانی حداکثر تا ۳ سال قبل از شروع هر دوره شناسایی و اولویت بندی داشته باشند و سپس محاسبه شاخص تصادفات برای تمامی این نقاط در سطح شبکه راههای استان توسط تیم استانی.
- ۳-۳- تکمیل فرم شناسنامه نقطه دارای تصادف (فرم پیوست این دستورعمل) توسط تیم استانی برای تک تک نقاط فهرست بند ۲-۳ و ارسال اطلاعات فرم‌های تایید شده به سازمان در دوره‌های زمانی مشخص ۳ سال برای شناسایی و اولویت بندی.

تبصره ۱- چنانچه در بین دوره زمانی ۳ ساله مذکور، نقاط جدیدی با تصادفات متعدد (به ترتیبی که در بند ۲-۳ تعریف شده است) شناسایی شوند، بنا به ضرورت و تشخیص کمیسیون اجرایی مدیریت ایمنی حمل و نقل استان، موارد به صورت ویژه همراه با فرم شناسایی تکمیل شده به سازمان ارسال شود تا در خصوص آنها حسب تشخیص کارگروه ویژه تعیین و اولویت بندی، بررسی و اعلام نظر شود.

تبصره ۲- اطلاعات ثبت شده در فرم شناسایی (فرم پیوست)، صرفاً شامل فهرست تصادفات به وقوع پیوسته پس از آخرین اقدام اصلاحی ارتقای ایمنی آن نقطه می‌باشد.



تبصره ۳- سازمان ظرف یک سال از ابلاغ این دستورعمل نسبت به پیاده‌سازی این دستورعمل در ذیل سامانه ثبت سوانح حمل‌ونقل کشور اقدام و از این‌رو، تیم استانی نسبت به ثبت روزانه کلیه تصادفات در سطح شبکه راههای استان در سامانه مذکور (اجرای بند ۳-۱) اقدام نماید.

۳-۴- تعیین مقدار میانگین شاخص تصادفات تمامی نقاط دارای تصادف، در سطح شبکه راههای کشور توسط کارگروه ویژه تعیین و اولویت‌بندی (مقدار میانگین تا دو رقم پس از اعشار، محاسبه و گرد می‌شود).

۳-۵- تهیه فهرست نقاط پر تصادف (نقاطی که مقدار عدد شاخص تصادفات آنها بزرگتر یا مساوی با میانگین شاخص تصادفات در سطح شبکه راههای کشور باشد) و اولویت‌بندی (نقاط پر تصادف بر اساس مقدار شاخص تصادف به صورت نزولی مرتب می‌شوند و نقاط دارای مقدار عددی شاخص بزرگتر در اولویت بالاتر قرار می‌گیرند) توسط کارگروه ویژه تعیین و اولویت‌بندی و اعلام نتیجه به کمیسیون ایمنی راههای کشور و ادارات کل راه و شهرسازی استانها جهت سیر مراحل مطالعه و تهیه راهکارهای اصلاحی.

#### ماده ۴- نحوه محاسبه شاخص تصادفات

مقدار شاخص تصادفات  $P$ ، برای دوره زمانی ثبت اطلاعات تصادفات  $T$ ، برای یک نقطه دارای تصادف مشخص از رابطه زیر محاسبه می‌شود:

$$P = \frac{1000 \times I}{365 \times A \times T} = 2.74 \frac{I}{A \times T}$$

عدد  $P$  تا دو رقم پس از اعشار محاسبه و گرد می‌شود. در این رابطه:

$T$  = طول دوره زمانی سالانه جمع آوری و ثبت اطلاعات تصادفات (بر حسب سال).

$I$  = فاکتور شدت تصادف در نقطه دارای تصادف در دوره زمانی  $T$  که از رابطه زیر محاسبه می‌شود:

$$I = x + 3y + 9z$$

که در آن  $x$  = تعداد تصادف خسارتی،  $y$  = تعداد تصادف جرحی و  $z$  = تعداد تصادف فوتی در نقطه دارای تصادف در دوره زمانی  $T$  می‌باشند.

$A$  = ضریب عملکردی راه که برای راه فرعی برابر ۲، برای راه اصلی با عملکرد استانی برابر ۴، برای راه اصلی با عملکرد ملی برابر ۶ و برای بزرگراهها و آزادراهها برابر ۸ منظور می‌شود.

تبصره ۱- ضرایب نوع راه توسط کارگروه تعیین و اولویت‌بندی حسب مطالعات و بررسی‌های فنی می‌تواند به‌روزرسانی شود.

تبصره ۲- در محاسبات مذکور، هر تصادف (چه خسارتی، جرحی و چه فوتی) فقط یک بار و بعنوان یک تصادف در قالب یکی از پارامترهای  $x$  یا  $y$  یا  $z$  لحاظ می‌شود. بدیهی است تصادف زنجیره‌ای فقط یک تصادف محسوب نمی‌شود (مستند به گزارش پلیس راه).



تبصره ۳- منظور از عملکرد استانی و ملی در تعیین ضریب A، همان راههای غیر شریانی و شریانی تعیین شده توسط سازمان می باشد.

تبصره ۴- اعضای کمیسیون ایمنی راههای کشور موظفند بستر و زیرساختهای لازم برای تهیه آمار و اطلاعات مستخرج از داده های تصادفات خود را متناسب با روش و پارامترهای مورد نیاز برای محاسبه این شاخص ظرف مدت یک سال فراهم نمایند.

#### ماده ۵- نحوه اقدام برای مطالعه و اصلاح نقاط پرتصادف

فرآیند مطالعه و اصلاح نقاط پرتصادف در راههای برون شهری توسط دستگاههای ذیربط به شرح ذیل می باشد:

۱-۵- فهرست نقاط پرتصادف شناسایی شده و مصوب ارسالی به ادارات کل راه و شهرسازی استانها توسط تیم استانی مجدداً بازدید و در مدت یک ماه نسبت به نصب علائم ویژه آشکارسازی نقاط پرتصادف اقدام شود.

۲-۵- نقاط فهرست مذکور به ترتیب اولویت مطابق «شرح خدمات انجام مطالعه نقطه پرتصادف راهها»، ضابطه شماره ۱-۴۱۲ سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور (ابلاغیه شماره ۹۳/۸۹۸۶۳ مورخ ۹۳/۷/۲۹) توسط ادارات کل راه و شهرسازی جهت مطالعه به مهندسان مشاور ذیصلاح واگذار می شود. این مطالعه باید پس از ابلاغ ظرف شش ماه انجام شود.

۳-۵- پس از انجام مطالعه و به تناسب راهکارهای پیشنهادی منتج از مطالعات، با اولویت راهکارهای زودبازده و کم هزینه اقدامات مقتضی توسط دستگاههای ذیربط (اعضای کمیسیون اجرایی مدیریت ایمنی حمل و نقل استان) اجرا می گردد. سایر مراحل همچون ارزیابی نتایج حاصله و بازخوردهای اصلاحی مطابق ابلاغیه شماره ۹۳/۸۹۸۶۳ مورخ ۹۳/۷/۲۹ انجام می شود.

تبصره ۱- در خصوص نقاط دارای تصادف که شاخص تصادفات آن نقاط از میانگین کشور پایین تر بوده و در فهرست نقاط پرتصادف قرار نمی گیرند، ضروری است تیم استانی در طی یک ماه نسبت به بازدید ایمنی و کنترل و تامین الزامات ایمنی راه به لحاظ علائم و تجهیزات ایمنی مقرر در آیین نامه ایمنی راهها اقدام نمایند.

تبصره ۲- اعتبارات مورد نیاز مطالعه و اقدامات اجرایی، مطابق اولویت منتج از مطالعات با پیگیری دستگاههای ذیربط (اعضای کمیسیون اجرایی مدیریت ایمنی حمل و نقل استان) از طریق اعتبارات ملی ابلاغی سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور به دستگاه اجرایی ذیربط و همچنین منابع استانی (استانداری ها) و سایر منابع ممکن تامین خواهد شد.

تبصره ۳- نظارت بر حسن اجرای اقدامات مقرر دستگاههای ذیربط راجع به مطالعه و اصلاح نقاط پرتصادف کلیه راههای استان و اطمینان از انجام اقدامات مقتضی تبصره ۱ این ماده بر عهده کمیسیون اجرایی مدیریت ایمنی حمل و نقل استان بوده و ارسال گزارش عملکرد شش ماهه به کمیسیون ایمنی راههای کشور بر عهده ادارات کل راه و شهرسازی استان می باشد.



شماره: ۱۳۹۴ / ۰۵ / ۲۷

تاریخ: ۲۸۳۳۳ / ۸۰۰



وزارت راه و شهرسازی  
کمیسیون ایمنی راههای کشور

تبصره ۴- این دستورعمل برای اجرا به مدت دو سال از تاریخ ابلاغ (دوره آزمایشی) لازم الاجرا خواهد بود و پس از آن کلیه اعضای کمیسیون ایمنی راهها موظفند بازخوردهای حاصل از اجرای آن را به دبیرخانه کمیسیون اعلام نمایند تا تصمیم لازم در مورد لزوم بازنگری یا تایید مجدد آن صورت گیرد.

عباس آخندی

وزیر راه و شهرسازی و

رئیس کمیسیون ایمنی راههای کشور

رونوشت:

- جناب آقای دکتر نوبخت؛ ریاست محترم سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور جهت استحضار
- ادارات کل راه و شهرسازی استانها جهت اقدام لازم
- دبیرخانه کمیسیون ایمنی راههای کشور جهت اقدام لازم



شناسنامه نقطه دارای تصادف (فرم پیوست دستورالعمل نحوه شناسایی و اولویت بندی نقاط پر تصادف راهها)

استان/اداره کل:	نام محور:	ابتدای محور:	توصیف هندسی نقطه (۱):	نوع راه:	تاریخ تنظیم فرم:
شماره/کد ملی نقطه:	نام محلی نقطه:	انتهای محور:	فاصله از ابتدای محور (km):	موقعیت جغرافیایی نقطه (۲):	X= Y=

تاریخچه تصادفات نقطه دارای تصادف

ردیف	شماره سریال کروکی پلیس راه	تاریخ تصادف	روز	ساعت	جهت حرکت		نوع برخورد (۳)	تعداد عوامل درگیر در تصادف						پیامد تصادف در صحنه			
					رفت	برگشت		دوچرخه و موتورسیکلت	غایر	حیوان	شی ثابت	وسیله نقلیه سبک	وسیله نقلیه سنگین		خسارتی	جرحی	فوتی
۱																	
۲																	
۳																	
۴																	
۵																	
۶																	
۷																	
۸																	
۹																	
۱۰																	
۱۱																	
۱۲																	
		قبلاً نقطه پرتصادف تعیین شده است؟		تاریخ آخرین اقدام اصلاحی ایمن سازی		شاخص تصادفات نقطه =		مجموع تعداد تصادفات						بله <input type="checkbox"/> خیر <input type="checkbox"/>			

توضیحات:

- شامل یکی از موارد: عادی، قوس، تقاطع، پل، تونل، میدان، دوربرگردان و سایر می باشد.
- موقعیت جغرافیایی نقطه، مختصات مرکز جزء راه در محل وقوع تصادف می باشد (وسط قوس، وسط میدان، وسط دوربرگردان، وسط تقاطع و ...)
- شامل یکی از موارد: رخ به رخ، واژگونی، جلو به عقب و نظایر آن می باشد.

عکس ماهواره ای از نقطه دارای تصادف

چهار قطعه تصویر از محل نقطه مورد بررسی

این قسمت توسط کارگروه ویژه تعیین و اولویت بندی در مرکز تکمیل می شود

فرم و ضوابط کامل است	بله
	خیر
کنترل نهایی جهت ثبت در بانک	ثبت شود <input type="checkbox"/> ثبت نشود <input type="checkbox"/>
نام و نام خانوادگی و امضای اعضای کارگروه	

نام و نام خانوادگی و امضا

فرمانده پلیس راه استان      مدیر کل حمل و نقل و پایانه های استان      مدیر کل راه و شهرسازی استان

۱۳۹۴ / ۰۵ / ۲۷

۲۸۳۳۳/۸۰۰