

بررسی علت‌های افزایش تصادفات جاده‌ای

از: محمدرضا باقری

ساخت و ابداع اتوموبیل مسلماً موجب دگرگونی عظیمی در سیستم حمل و نقل شد و سرعت و حجم جابه‌جایی بار و مسافر در شبکه جاده‌ها را چندین برابر کرد و این روند رشد تا زمان حاضر، همچنان ادامه داشته است.

ورود اتوموبیل به سیستم حمل و نقل، لزوم شبکه جاده‌ای مناسب با طراحی کاملاً ایمن مهندسی را ایجاب کرد.

امروزه وسایط نقلیه موتوری جاده‌ای علاوه بر مصارف جابه‌جایی مسافر و بار و کالاهای تجارتي به عنوان یکی از پر طرفدارترین وسایل تفریحی نیز به کار گرفته می‌شوند. صنایع اتوموبیل‌سازی هم اکنون یکی از پر منفعت‌ترین شقوق تجارت داخلی و خارجی کشورهای پیشرفته به‌شمار می‌رود. ژاپن گوی سبقت را از دیگر کشورها رسوده و پیشتاز صنایع اتوموبیل‌سازی و صدور آن به دیگر کشورهاست، به گونه‌ای که قسمت اعظم صادرات این کشور را به لحاظ کیفی و کمی، وسایط موتوری جاده‌ای تشکیل می‌دهد. این روند صادرات آنچنان پر شتاب صورت گرفته است که امروزه آمریکا یکی از علت‌های کسری تجاری بین خود و ژاپن را ناشی از حجم صادرات بالای وسایط موتوری جاده‌ای ژاپن به آمریکا می‌پندارد.

رشد نیازهای اقتصادی کشورهای در حال توسعه از جمله ایران، شرایط توسعه سریع ناوگان حمل و نقل جاده‌ای را به وجود آورده که موجب تنوع تعداد انواع وسایط نقلیه موتوری جاده‌ای شده است. یکی از مخرب‌ترین آثار تزايد تعداد وسایط نقلیه موتوری جاده‌ای افزایش تعداد تصادفات جاده‌ای است. این گونه تصادفات موجب زیانهای جانی و اقتصادی جبران ناپذیری می‌شود که کاهش و کنترل آن منوط به برنامه‌ریزی‌های مناسب و ایجاد تشکیلات متنوع قانونگذاری، تحقیقاتی و نظارتی کارآمد است.

حمل و نقل بین شهری در کشورهای در حال توسعه عمدتاً حمل و نقل جاده‌ای است. این کشورها عموماً چندین برابر طول خط آهن، شبکه جاده‌ای دارند و وسایط نقلیه جاده‌ای آنها چندین برابر تعداد واگنها و کفی‌های راه‌آهن آنهاست.

توسعه نسبی حمل و نقل جاده‌ای در این گونه کشورها به علت نیاز بودجه‌ای پایین به منظور ایجاد تأسیسات زیربنایی است. همچنین در این شیوه حمل و نقل، واحدهای کوچک بخش خصوصی می‌توانند سریعاً سرمایه‌گذاری کنند و موجب تسریع در بهره‌برداری آن شوند. از تبعات نامناسب شیوه حمل و نقل جاده‌ای می‌توان به سوخت بسیار زیاد، آلودگی محیط زیست و میزان بالای تصادفات آن اشاره کرد ولی به سبب مزیت‌هایی چون سرعت انتقال، انعطاف‌پذیری و در دسترس بودن سریع آن در تمامی کشورها از جمله کشورهای توسعه یافته دارای جایگاهی ویژه است. اما در کشورهای در حال توسعه به علت رشد ناهمگون و نازل دیگر شیوه‌های حمل و نقل با حمل و نقل جاده‌ای سهم هزینه حمل و نقل در اجزای هزینه‌های تولیدی و خدماتی بالاتر از حد متعارف است.

از علت‌های مهمی که آمار تصادفات در این گونه کشورها را افزایش می‌دهد و چه بسا عامل اصلی تصادفات در کشورهای در حال توسعه است، مسأله فقدان یا ضعف دیگر روش‌های حمل و نقل (راه‌آهن، دریایی، هوایی و لوله) در مقابل حمل و نقل جاده‌ای در این گونه کشورهاست که موجب مسافرت‌های طولانی و پر تراکم در جاده‌ها می‌شود.

میزان بالای تصادفات جاده‌ای در کشورهای مختلف حاکی از حساسیت بسیار زیاد این شیوه حمل و نقل است. در کشورهای توسعه یافته به‌رغم برنامه‌ریزی‌ها و سرمایه‌گذاری‌های گوناگونی که در جهت کاهش این گونه تصادفات به عمل آمده، هم‌اکنون در اکثر این کشورها بالاترین درصد مرگ و میر و جراحات و ضایعات انسانی متعلق به این بخش است.

امروزه منابع انسانی در هر کشوری از بالاترین درجات اولویت و اهمیت برخوردار است و همه ساله جهان با برنامه‌ریزی‌های علمی و دقیق توانسته از توانایی‌های بالقوه منابع انسانی بهتر از پیش بهره‌گیرد و اگر محاسبه‌هایی بر حسب ارزش تلف شده منابع انسانی (صرفاً با دید اقتصادی) صورت گیرد، مطمئناً مقطعی و غیر قطعی خواهد بود. اطلاعات موجود حاکی از آن است که در کشورهای در حال توسعه هزینه تصادفات یک درصد تولید ناخالص ملی است، در حالی که با توجه به مطالعات انجام شده، هزینه تصادفات در ایران چند دهم درصد از این مقدار بالاتر است. با توجه به این درصد می‌توان دریافت که سالیانه چه مبالغ هنگفتی بابت تصادفات، صرف و تلف می‌شود.

عوامل مؤثر در تصادفات جاده‌ای را به‌طور کلی می‌توان به بخش‌های زیر تقسیم کرد:

الف) عوامل انسانی؛ ب) عوامل وسیله نقلیه؛ و پ) عوامل محیطی.

الف) عوامل انسانی: هرگونه علت تصادفی که قوای دماغی، روانی انسان به‌طور مستقیم در

آن دخیل باشد در این بخش قرار می‌گیرد.

عوامل انسانی به شکل ناآگاهی و ناآشنایی یا رعایت نکردن قوانین عبور و مرور بر روی می‌کند.

تخلقات رانندگی به عنوان عامل انسانی به شکل‌های کلی زیر تقسیم بندی شده‌اند:

۱. رعایت نکردن فاصله؛ ۲. رعایت نکردن حق تقدم؛ ۳. کم توجهی به جلو؛ ۴. بی تجربگی و نداشتن کنترل کافی؛ ۵. سرعت غیر مجاز؛ ۶. انحراف به چپ؛ ۷. دنده عقب؛ ۸. سبقت غیر مجاز؛ و ۹. موارد مشابه.

هرچند این موارد طبق استانداردهای معاونت حمل و نقل و راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی ترسیم شده است لیکن از عامل اختلالات عصبی و روانی که چه بسا ریشه اکثر تخلقات رانندگی است نامی به میان نیامده و متأسفانه با تمام اهمیتی که دارد در تقسیم بندی‌های علت‌های تصادفات جاده‌ای، اشاره‌ای به آن نشده، در حالی که این موضوع به هنگام واگذاری گواهینامه رانندگی باید به طور دقیق در نظر گرفته شود.

مهارت و تجربه کافی راننده از بروز حوادث جلوگیری می‌کند و حتی تا اندازه‌ای می‌تواند دیگر عوامل تصادف را کنار زند. به هنگام صدور گواهینامه و بروز تصادفات، نارسایی‌های فیزیکی راننده باید مورد توجه قرار گیرد. از عوامل انسانی دیگری که در بروز تصادفات نقش دارند، می‌توان به پیادگان ناآشنا با مقررات عبور و مرور و بی توجهی آنان به این موضوع، اشاره کرد که باعث حوادث و تصادفات قتل و جرحی جاده‌ای می‌شوند.

ب) عوامل وسیله نقلیه: عیب‌های وسیله نقلیه که باعث بروز تصادف می‌شوند در این گروه قرار می‌گیرند. این عیب‌ها به شکل نواقص فنی وسیله نقلیه خود را نشان می‌دهند و به شکل زیر می‌توان آنها را نشان داد:

۱. سیستم روشنایی؛ ۲. سیستم ترمز؛ ۳. سیستم فرمان؛ ۴. لاستیک‌های فرسوده؛ ۵. فقدان زنجیر چرخ و دیگر تجهیزات زمستانی؛ ۶. برف پاک‌کن‌ها؛ و ۷. دیگر نواقص فنی.

حجم بار و وزن آن و چگونگی بارگیری و قرار گرفتن بار و همچنین تعداد مسافر در وسایط نقلیه جاده‌ای که بارها در تصادفات، عامل اصلی شناخته شده‌اند از دیگر علت‌های ناشی از وسیله نقلیه هستند که موجب تصادف می‌شوند. کندی حرکت نیز می‌تواند عامل مؤثری در بروز تصادف باشد. وسایط با سرعت کم مانند وسایط فرسوده یا بتزخاورها با حداکثر حجم بار و بوژی و کمرشکن و نگله‌ها دارای بارهای حجیم و ترافیکی سنگینند و باید تحت تدابیر ویژه ایمنی به فعالیت پردازند که در غیر این صورت بدون تردید می‌توانند باعث بروز تصادفات در جاده‌ها شوند.

پ) عوامل محیطی: عوامل پیرامون وسیله نقلیه و راننده عوامل محیطی را تشکیل می‌دهند و نابسامانی در هر جزء از عوامل محیطی موجب بروز تصادف خواهد شد. عوامل محیطی به دو بخش کلی، عوامل جاده و عوامل جوی، تقسیم می‌شوند که به شکل‌های زیر می‌توانند خود را نشان دهند:

۱. اشکالات علائم؛ ۲. باریکی جاده؛ ۳. جاده ناهموار؛ ۴. فقدان یا اشکال در شانه یا پارکینگ؛ ۵. وجود پله در سطح سواره‌رو؛ ۶. لغزندگی جاده؛ ۷. نبود جداکننده ترافیک؛ ۸. کوهستانی بودن؛ و ۹. فقدان گاردریل و خط‌کشی.

عوامل جوئی به شکل دگرگونی در وضعیت آب و هوای حاکم بر محیط جاده‌ها خود را نشان می‌دهند که هر یک به تنهایی یا به همراه یکدیگر می‌توانند اسباب تصادف جاده‌ای را فراهم سازند. این‌گونه عوامل جوئی را به شکل زیر می‌توان طبقه‌بندی کرد:

۱. باران؛ ۲. برف؛ ۳. مه؛ ۴. طوفان؛ ۵. طوفان و برف؛ ۶. طوفان و باران؛ ۷. بازتاب نور؛ ۸. دود؛ و ۹. نبود دید کافی.


نمودار زیر، عوامل دخیل در تصادفات جاده‌ای را نشان می‌دهد:

۱. رعایت نکردن فاصله	الف. عوامل انسانی (تخلفات رانندگی)	۱. سیستم روشنایی	ب. عوامل وسیله نقلیه	۱. فقدان زنجیر چرخ و دیگر تجهیزات زمستانی
۲. رعایت نکردن حق تقدم		۲. سیستم ترمز		۲. برف پاک‌کن‌ها
۳. توجه ناکافی به جلو		۳. سیستم فرمان		۳. دیگر نواقص فنی
۴. بی‌تجربگی و نداشتن مهارت کافی		۴. لاستیکهای فرسوده		۴. کیفیت حجم، وزن و قرارگرفتن بار بر روی وسیله و تعداد مسافر
۵. سرعت غیر مجاز		۵. برف پاک‌کن‌ها		۵. سرعت پایین وسیله (فرسودگی)
۶. انحراف به چپ		۶. برف پاک‌کن‌ها		
۷. دنده عقب		۷. دیگر نواقص فنی		
۸. سبقت غیر مجاز		۸. کیفیت حجم، وزن و قرارگرفتن بار بر روی وسیله و تعداد مسافر		
۹. غیره		۹. سرعت پایین وسیله (فرسودگی)		
۱. اشکالات علائم	یک. عوامل جاده	۱. باران	پ. عوامل محیطی	۱. باران
۲. باریکی جاده		۲. برف		۲. برف
۳. جاده ناهموار		۳. مه		۳. مه
۴. فقدان یا اشکال در شانه یا پارکینگ		۴. طوفان		۴. طوفان
۵. وجود پله در سطح سواره‌رو		۵. طوفان و برف		۵. طوفان و برف
۶. لغزندگی جاده		۶. طوفان و باران		۶. طوفان و باران
۷. نبود جداکننده ترافیک		۷. بازتاب نور		۷. بازتاب نور
۸. کوهستانی بودن		۸. دود		۸. دود
۹. فقدان گاردریل و خط‌کشی		۹. نبود دید کافی		۹. نبود دید کافی

با توجه به توضیحات داده شده، برای دستیابی به واقعیت‌های عینی جاری تصادفات جاده‌ای، هر کار تحقیقی و تحلیلی در این زمینه باید مسلح به آمار و اطلاعات مکفی و ریز شده باشد که بر اساس آن تمامی مناطق کشور به لحاظ وضعیت نیروی انسانی، وسیله نقلیه، جاده‌ها، آب و هوا، فصول سال، تقسیم‌بندی‌های کشوری و غیره بررسی شود تا بتوان تصویر کاملاً روشن از آنچه گذشته یا در حال جریان است ارائه داد.

برای در اختیار داشتن ارقام و اطلاعات صحیح تصادفات جاده‌ای و هزینه‌های تحمیلی آن، ارگان‌هایی چون وزارت راه و ترابری، وزارت کشور (نیروی انتظامی، فرمانداریها، استانداریها)، شرکت‌های بیمه و غیره باید هماهنگی جامع و بسیطی در بین خود برقرار کنند تا بتوانند بعد از جمع‌آوری اطلاعات کافی و جامع، به‌سوی رفع تنگناها و نواقص موجود گام بردارند.

موارد کلی که می‌تواند به عنوان عوامل عمده کاهش دهنده تصادفات جاده‌ای قلمداد شود به‌صورت زیر است:

- 
۱. آموزش عبور و مرور
 ۲. تبلیغات ترافیکی
 ۳. تشکیلات گسترده ترافیکی
 ۴. برنامه‌ریزی عبور و مرور
 ۵. سیاست‌گذاری‌های ترافیکی
 ۶. قوانین عبور و مرور
 ۷. شیوه‌های و اگذاری گواهینامه رانندگی (آزمونهای عملی و علمی رانندگی و همچنین آزمونهای روانی باید دقیقاً طرح شوند و از متقاضیان، آزمایش به‌عمل آید).

۱. آموزش عبور و مرور:

آموزش به‌عنوان رکن اصلی شکوفا ساختن تواناییهای نیروی انسانی، چه به‌صورت فردی و چه به شکل گروهی، در باروری و بازدهی آن بسیار مؤثر و قابل تأکید است.

آموزش در تمام شقوق فعالیتهای تولیدی و خدماتی از جمله حمل و نقل و تصادف باید به شکلی برنامه‌هایش طراحی و پیاده شود که تمامی نیروهای ما را در تمام سطوح اجرایی و عملیاتی تحقیقاتی پوشش کامل دهد، تا از این رهگذر تمامی نیروهای انسانی موجود در تشکیلات حمل و نقل، بتوانند همسو و همه‌جانبه از تواناییهای خود به بهترین نحو استفاده کنند و بتوانند نقایص را در مجموعه خود به حداقل ممکن برسانند.

حمل و نقل و عبور و مرور با توجه به دنیای امروز و آمیخته شدن آن با تمامی سطوح و

اقتدار مردم باید دارای پایگاه عظیم آموزشی برای همگان باشد و این آموزش باید چنان روندی داشته باشد که عامه مردم از دوران کودکی قوانین عبور و مرور را ملکه ذهن خود قرار دهند و تا پایان عمر به آن پایبند باشند و بدان عمل کنند.

۲. تبلیغات ترافیکی:

رسانه‌های همگانی به صورت سمعی و بصری و روزنامه‌ها و مجلات با تعریف و تبلیغ جنبه‌هایی که نیاز به آگاهی‌های عامه دارد می‌توانند به رسالت تبلیغاتی آموزشی خود در حیطه دانش‌های عبور و مرور مورد نیاز عامه عمل کنند.

۳. تشکیلات گسترده ترافیکی:

ترافیک با توجه به گستردگی فعلی و طبیعت رو به گسترش آن، هر روز تحقیقات جدید، قوانین امروزی، شبکه‌ها، دانش‌ها و سیاست‌گذاری‌های جدید را می‌طلبد که با توجه به این گونه موارد باید تشکیلاتی واحد و منسجم که در برگیرنده همه نیازهای ترافیک باشد، داشت تا بتوان دارای یک محیط سالم ترافیکی در سطح کشور بود.

۴. برنامه‌ریزی عبور و مرور:

رشد جمعیت، صنایع و تولیدات آن، کشاورزی و محصولاتش و در مجموع رشد اقتصادی و نیازهای عامه، ضرورت گسترش شبکه‌های سیستم‌های حمل و نقل و ترافیکی را ایجاد می‌کند. این گسترش یقیناً به برنامه‌ریزی‌های کوتاه مدّت و درازمدّت نیاز دارد تا بتوان در دوره‌های زمانی مختلف به هدف‌های مورد نظر و در نهایت به هدف نهایی، یعنی سلامت سیستم حمل و نقل و ترافیک، دست یافت و از آن نگهداری کرد.

۵. سیاست‌گذاری‌های ترافیکی:

سیاست‌های عمده طراحی شده حمل و نقل و ترافیک حکومتی، که ضرورتاً با توجه به آگاهی‌ها و اشراف کامل هیأت دولت باید طراحی شود، می‌تواند اساسی‌ترین نقش را در سالم سازی مجموعه حمل و نقل داشته باشد و بر اساس سیاست‌های عمده اتخاذ شده، برنامه‌ریزی‌های حمل و نقل و ترافیک طراحی گردد.

۶. قوانین عبور و مرور:

کیفیت شبکه جاده‌ای و انعطاف وسیله، نیازهای حاشیه جاده‌ها و تغییر و تحوّل در سیستم‌ها و روش‌های ترافیکی و حمل و نقل و غیره، ضرورت قوانین ترافیکی را ایجاد می‌کند. در سایه قوانین جامع و فراگیر، نظام ترافیکی می‌تواند نقش خود را ایفا کند.

۷. شیوه‌های واگذاری گواهینامه رانندگی:

نگرش و آگاهی‌های کامل از تواناییها و دانش ترافیکی و فنی و سلامت عصبی و روانی متقاضی گواهینامه می‌تواند مبنای صحیح برای طرح تستها و آزمایشها برای واگذاری گواهینامه رانندگی به متقاضی قرار بگیرد.

با توجه به شرایط و چگونگی وضعیت جاری مجموعه ترافیکی کشور، موارد زیر به عنوان پیشنهاد های کلی ارائه می‌شود:

الف) تأسیس تشکیلات مختلفی که می‌تواند در ارتقای ایمنی عبور و مرور مؤثر باشد.

یک - دفتر سیاست‌گذاری‌های عمده عبور و مرور: این دفتر می‌تواند وابسته به دفتر ریاست جمهوری باشد و افرادی که سازمانها، وزارتها و تشکیلات مؤثر و مربوط به ایمنی حمل و نقل معرفی می‌کنند در آن عضویت داشته باشند؛ این دفتر وظیفه سیاست‌گذاری‌های ایمنی عبور و مرور درون شهری و بین‌شهری را به عهده خواهد داشت.

دو - شورای قانون و ملاک یابی ایمنی عبور و مرور: این شورا باید بر اساس سیاستهای کلی که دفتر سیاست‌گذاری ایمنی عبور و مرور تعیین کرده، قوانین و ملاکهای مورد نیاز برای پیگیری و برآورده کردن سیاستهای مشخص شده را ترسیم کند. اعضای این شورا متخصصان مسائل ترافیکی، حقوقی و غیره خواهند بود.

سه - انجمن یا مرکز تحقیقات تصادفات (درون شهری و بین شهری): این انجمن تحلیل و علتیابی تصادفات سالهای گذشته را بر اساس اطلاعات و آمار به دست آمده به عهده خواهد داشت. همچنین مرکز می‌تواند الگوها و فرمهای مخصوص جمع‌آوری جزئیات هر تصادف را تعیین کند و با بررسی و تحقیق به معرفی مناطق و گره‌های تصادف‌زا به لحاظ جنبه‌های فیزیکی و قوانین موجود بپردازد. بهترین منبع تأمین هزینه‌های این مرکز مجموعه شرکتهای بیمه می‌تواند باشد.

چهار - شوراهای میزان ایمنی عبور و مرور: این شوراها باید در تمامی مناطق جمعیتی شهری و روستایی به ریاست بالاترین مقام دولتی آن منطقه تشکیل شوند که از طریق یک مرکز واحد به یکدیگر متصل می‌گردند. در این شوراها حضور رئیس آموزش و پرورش برای تدوین سیاست گسترش اطلاعات آموزشی عبور و مرور در بین تمامی مقاطع تحصیلی ضروری است. رئیس حوزه نیروی انتظامی از دیگر اعضای این گروه شوراهاست. این شوراها وظیفه طرح و اجرای برنامه‌های ایمنی عبور و مرور را به عهده خواهند داشت.

پنج - کمیته آموزش و گسترش فرهنگ عبور و مرور: این کمیته برای توسعه اطلاعات

مربوط به ایمنی عبور و مرور از طریق آموزش و تبلیغ باید تشکیل شود تا تمامی اقشار مردم در رده‌های سنی مختلف، با فرهنگ عبور و مرور کاملاً آشنا شوند و به آن عمل کنند.

بهبود و توسعه آموزش ایمنی عبور و مرور از طرق زیر می‌تواند صورت پذیرد:

- آموزش ایمنی عبور و مرور برای اطفال (کمتر از ۷ سال):

* آموزش ایمنی عبور و مرور برای کودکان به‌طور سمعی و بصری.

* آموزش ایمنی عبور و مرور برای اطفال به‌طور مستقیم در کودکان.

* آموزش اطفال از طریق گسترش آگاهی‌های خانواده، جامعه، محله.

- تشکیل باشگاههای آموزشی مختص به امور ایمنی عبور و مرور برای اطفال و کودکان.

- آموزش ایمنی عبور و مرور در دبستانها، مدارس راهنمایی و دبیرستانها.

- تهیه وسایل آموزشی (مانند کتاب و وسایل عملی آموزشی عبور و مرور)

- راهنمایی و توسعه اطلاعات ایمنی عبور و مرور در محله‌ها.

- آموزش افراد سالمند.

- آموزش ایمنی عبور و مرور برای رانندگی با دوچرخه، موتورسیکلت و اتوموبیل.

- برگزاری سمینارها، سمپوزیومها، و نمایشگاههای ویژه ایمنی عبور و مرور.

شش - معرفی و برگزاری دوره‌های ایمنی عبور و مرور در سراسر کشور: این دوره‌های زمانی

می‌تواند در اواسط بهار و پاییز برگزار شود و دست‌کم برای یک دوره دهساله به‌منظور گسترش

فرهنگ عمومی ایمنی عبور و مرور ادامه یابد. معاونت حمل و نقل و راهنمایی و رانندگی

نیروی انتظامی باید هر دوره ده روز را و به عنوان دهه اول و دوم ایمنی عبور و مرور در سراسر

کشور برای اقشار مختلف جامعه (از قبیل پیاده‌ها و رانندگان و دیگر گروهها) برای ترویج فرهنگ

عبور و مرور برگزار کند. در این زمینه، برگزاری سمینارها، سمپوزیومها و نمایشگاههای مربوط

می‌تواند سودمند باشد.

در این دوره‌ها کتابها و نشریات ایمنی عبور و مرور در بین رده‌های سنی مختلف توزیع

خواهد شد. این کتابها، در مهدهای کودک و مراکز نگهداری روزانه اطفال برای امر آموزش مورد

استفاده قرار خواهد گرفت.

در این دوره‌ها همچنین درباره اهمیت استفاده از کمربند ایمنی رانندگی توضیح داده خواهد

شد و تأثیر آن را در پیشگیری مرگ و میر و جراحات ناشی از تصادفات به مردم گوشزد خواهند

کرد.

برای آموزش و آشنایی اساسی و بنیادی، پیشنهاد می‌شود که وزارت آموزش و پرورش تمامی قوانین و معیارهای ترافیکی مورد نیاز جامعه (عامة مردم) را در کتابهای درسی دانش آموزان (از کلاس اول دبستان) بگنجانند تا نسلهای آینده کاملاً با قوانین و ملاکهای ترافیک آشنا شوند و متقاضیان گواهینامه قبل از رسیدن به سن مورد شرط دریافت گواهینامه به‌طور اساسی با تمامی موارد نیاز ترافیک آشنا باشند.

ب) موارد زیر برای نیل به رانندگی صحیح و سالم در کشور پیشنهاد می‌شود:

۱. آموزشگاههایی تأسیس شوند که در آنها طی دوره‌های مشخص قوانین راهنمایی و رانندگی، آموزش رانندگی و مسائل فنی و تکنیکی آموزش کامل داده شود و متقاضیان موظف به گذراندن این گونه دوره‌ها باشند.

۲. درجه گواهینامه‌های رانندگی باید بیش از دو پایه یک و دو باشد که دارنده هر کدام توانایی رانندگی انواع مشخص وسایط نقلیه را خواهد داشت.

۳. با تستهای استاندارد، سلامت نسبی عصبی، روانی متقاضیان گواهینامه رانندگی را باید مورد آزمایش قرار داد.

۴. گواهینامه رانندگانی که مرتکب تعداد معین تخلف می‌شوند یا به خطاهای فاحش دست می‌یازند، باید برای مدت مشخص یا برای همیشه (با رأی دادگاه) ضبط شود. بدین منظور از طریق بانج (سوراخ) کردن گواهینامه می‌توان این سیاست تنبیهی را دنبال کرد.

۵. کسانی که رانندگی را به عنوان شغل برگزیده‌اند باید آموزشهای دقیقتر و وسیعتری را ببینند.

۶. تعیین ساعت منع رانندگی برای وسایط نقلیه سنگین باربری، همچنین الزام وسایط نقلیه سنگین باربری به زدن ساعت در ایستگاههای پلیس راه تا سرعت اینها نیز، همچون اتوبوسها و مینی‌بوسها کنترل شود.

۷. توصیه، ترغیب و تشویق و تبلیغ استفاده از کمربند ایمنی در موقع رانندگی. پس از دوره‌های کوتاه مدت ترغیب و تشویق رانندگان به استفاده از کمربند ایمنی (برای نظارت، از دانش آموزان دبیرستانی می‌توان سود برد) می‌توان ابتدا استفاده از آن را در جاده‌های بین شهری و سپس درون شهری اجباری کرد.

پ) موارد زیر به‌عنوان پیشنهادهاى عمومی ارائه می‌شوند:

۱. آزمونهای سخت فنی از تعمیرکاران وسایط نقلیه برای اجازه کسب یا تداوم شغل

تعمیرکاری و وسایط نقلیه موتوری.

۲. اجباری کردن ایامی از سال برای هر یک از تعمیرکاران برای تعمیرکاری سیار در جاده‌های کشور.
۳. پلیس راه برای شروع سفر، رانندگان وسایط نقلیه را ملزم به ارائه گواهی جدید سلامت وسیله نقلیه کند.
۴. صدور پروانه‌های مخصوص به تعمیرکاران مجرب که تعمیرگاههای مجهز دارند تا بتوانند گواهی سلامت وسیله را برای شروع سفر صادر کنند.
۵. کارتهای مخصوص گواهی سلامت وسیله نقلیه منتشر شود که در آن سلامت بخشهای اساسی و مهم در وسیله نقلیه ذکر شده باشد و تعمیرکار دارای مجوز صدور گواهی سلامت وسیله نقلیه بتواند سریعاً نظر خود را درباره بخشهای مختلف وسیله نقلیه در آن ذکر کند.
۶. با تردد شماری وسایط نقلیه در مسیرهای مختلف، مسیرهای پرتراکم شناسایی شود و براساس اولویتهای تراکمی مسیرها به ساخت جاده‌های دو بانده مجزا اقدام گردد.
۷. در نقاط پرتصادف جاده‌ها، پرسنل پلیس راه باید حضور مستمر داشته باشند. اینگونه نقاط را باید به تلویزیونهای مدار بسته برای کنترل و نظارت دائمی مسلح کرد.
۸. تعداد ایستگاههای پلیس راه و گشتهای با اتوموبیل و موتورسیکلت پرسنل پلیس راه باید سریعاً توسعه یابد.
۹. برای گام برداشتن به سوی کاهش تصادفات جاده‌ای، می‌توان عمر مفید وسیله نقلیه را در مسیرهای پرتراکم مشخص کرد. *گروه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی*
۱۰. تمامی کارکنان بخشهای مختلف سازمانهای درگیر با مسأله ترافیک کشور باید تحت آموزشهای گسترده و کاملاً مربوط قرار گیرند تا دانش آنها به حد معیارهای جهانی برسد.