

تصادفات

• مهم-مهم-مهم-

۸۶/۰۲/۱۰-جهان صنعت-سردار رویانیان، رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی:

تعداد نقاط **حادثه خیز** با شناسنامه در کشور ۱۵۶۰ نقطه است و دو برابر این تعداد نقاطی داریم که شناسنامه ندارند.

گزارش مسعود طیبی-مجری طرح ITS وزارت راه

تحلیل تصادفات محور قزوین/رشت در سالهای ۸۰-۸۳

نقایص راهها منجر به تصادف:

- پیچها ۴۰٪
- شبیها ۳۰٪
- در ۴۳٪ تصادفات جاده کم عرض بوده است.
- در ۲۵٪ تصادفات نقص علائم عمودی وجود داشته است.
- در ۸٪ تصادفات نقص علائم افقی وجود داشته است.

کشته شدگان ناشی از تصادف با:

- دوچرخه/موتورسیکلت ۹٪
- کامیون ها ۲۱٪
- اتوبوس ها ۱۲٪

ضعف امداد رسانی در شب:

۳۲٪ تصادفات در شب اتفاق افتاده است، اما آمار کشته شدگان در شب ۴۵٪ است.

ساعات تصادف:

ساعات خیلی بحرانی بین ۱۷ تا ۲۰ است.

نوع تصادفات:

- تصادف جلو به جلو ۱٪ با ۴۳٪ فوتی (سبقت غیرمجاز)

• تصادف جلو به عقب

۳۲٪ با ۲٪ کشته

آمار تصادفات در سال ۸۲

۲۵/۳ هزار نفر کشته - ۴۴۵/۳ هزار نفر مجروح و مصدوم - ۲۹ کشته در هر ۱۰ هزار خودرو

(اندونزی ۱۲ مالزی ۵/۵)

۸۲-

۲۵/۳ هزار نفر کشته

۴۴۵/۳ هزار نفر مجروح و مصدوم

۳۸ کشته در ۱۰۰ هزار جمعیت

۴/۶ کشته در هر ۱۰۰ تصادف ۲۹ کشته در هر ۱۰ هزار خودرو

(اندونزی ۱۲ مالزی ۵/۵)

۸٪ روستایی

۲۹٪ درون شهری

۶۳٪ تصادفات بین شهری

۸۷/۵/۲۹ - جهان صنعت - عباس محمود آبادی، معاون اداره کل ایمنی و ترافیک سازمان راهداری

دو نمونه گیری کنترل نامحسوس در جاده های کشور، یکی در طول سال ۸۶ و دیگری در سه ماه اول

سال ۸۷ انجام گرفت.

سه ماهه ۸۷	سال ۸۶		
	مورد	%	
۱۲۳۳۲	۳۳۴۵۵		جمع کل تخلفات
۶۱/۳	۱۶۶۳۹	۴۹/۷	سبقت غیر مجاز (بخوانید باریک بودن جاده ها)
۶/۷	۱۷۹۸	۵/۴	سرعت غیر مجاز
۸/۵	۲۶۷۷	۸/۰	تجاوز به چپ (بخوانید باریک بودن جاده ها)
۲/۴	۲۳۴	۰/۷	نقص فنی
۱۷/۶	۳۸۷۸	۱۱/۶	کمر بند ایمنی
۳/۵	۸۲۲۹	۲۴/۵	سایر

۸۷/۶/۱۴ - دنیای اقتصاد - مهرداد بذرپاش، مدیر عامل سایپا -

• از ۱۷ هزار و ۴۲۴ تصادف ثبت شده در ۹ ماهه اول سال گذشته، فقط ۲۲۰ مورد به عنوان **نقص فنی** خودروها ثبت شده است.

- این رقم ۱/۲ درصد کل تصادفات را شامل می شود. البته این ۲۲۰ مورد نیز باید مورد بررسی قرار گیرد.
- مطمئناً ۶۰ مورد آن به دلیل فرسودگی خودرو و یا به دلیل ترکیدگی لاستیک بوده است.
- ارائه آمار و اطلاعات فاقد آمار رسمی و تحلیلی به جز اینکه به صنعت خودرو کشور لطمه بزند نتیجه دیگری ندارد و کار مدیران خودروساز کشور را زیر سوال می برد.
- نباید با این حرف ها با صنعت خودرو **شوخی** کرد، زیرا در حال حاضر ۳/۶ درصد تولید ناخالص داخلی به این صنعت اختصاص دارد و این گفته ها تنها به این صنعت ضربه می زند.

۸۷/۷/۲- جهان صنعت -

سال	تعداد تصادفات (هزار)	تعداد کشته (هزار)
۷۳	۳۲/۵	۱۰/۵
۸۴	۱۴۱/۳	۲۷/۷
۸۶		۲۲/۹
پایان برنامه چهارم		۱۴/۰

۸۳/۳/۱۱- جهان اقتصاد- دکتر محمد اسماعیل اکبری معاون سلامت وزارت بهداشت :

درصد تصادفات در کشور	داخل شهرها	جاده ها	جاده های روستایی	بزرگراههای خارجی	بزرگراههای شهری
درصد تصادفات (درصد کشته)	۴۷	۲۱ ۷۰	۲۰	۴	۴

۸۷/۷/۲- جهان صنعت - آمار تصادفات

سال	تعداد تصادفات (هزار)	تعداد کشته (هزار)
۷۳	۳۲/۵	۱۰/۵
۸۴	۱۴۱/۳	۲۷/۷
۸۶		۲۲/۹
پایان برنامه چهارم		۱۴/۰

۸۷/۱۲/۱۰- سرمایه - سردار رویانیان -

• ۶۴ درصد تصادفات برون شهری، ۲۸ درصد درون شهری و ۱۷ درصد در جاده های روستایی است.

۸۸/۱/۱۰۲۴- سرمایه - سردار رویانیان، رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی -

• در سال ۸۳ در تصادفات جاده ای بیش از ۲۶ هزار کشته و ۲۶۰ هزار نفر مجروح شدند اما در سال ۸۷

تعداد کشته های ناشی از تصادفات به ۲۳ هزار و ۲۰۰ نفر رسید. [علیرغم افزایش ۶۵٪ تعداد خودروها ظرف

چهار سال یعنی افزایش ۴/۵ میلیون دستگاه خودرو]

• ۶۱٪ حوادث رانندگی در شعاع ۳۰ کیلومتری شهرها به وقوع پیوسته.

۸۸/۲/۲۱- اعتماد - رویانیان - رییس پلیس راهور ناجا - روند نزولی کشته های تصادفات در کشور تثبیت شده است، تعداد

کشته به ازای هر ۱۰ هزار وسیله نقلیه در سال ۸۳، ۳۹ نفر بوده، در سال ۸۷ به ۲۳ نفر رسید.

۸۸/۲/۲۵- ایسنا و ۸۸/۲/۲۰ دنیای اقتصاد، سرهنگ علیرضا اسماعیلی، فرمانده پلیس راه کشور -

• تعداد کشته های تصادفات به ازای ۱۰ هزار وسیله نقلیه در سال ۸۴ حدود ۳۶ تن بود، شمار کشته های تصادفات

جاده ای برای نخستین بار مطابق برنامه چهارم توسعه به ازای هر ۱۰ هزار خودرو در سال ۸۷ به ۲۰ تن رسید.

• ۳۰ سازمان در کاهش حوادث رانندگی مسوولیت دارند. باید نرخ کشته های تصادفات به ازای هر ۱۰ هزار

خودرو امسال به ۱۷ تن کاهش یابد.

میزان مرگ و میر ناشی از حوادث رانندگی در هر ۱۰ هزار دستگاه وسیله نقلیه در سال ۸۵ حدود ۳۱/۵ نفر بوده

که این رقم در سال ۸۶ به ۲۳ نفر کاهش یافت.

میزان کشته های تصادفات جاده ای به ازای هر ۱۰ هزار خودرو

برنامه ۸۸	۸۷	۸۶	۸۵	۸۴
۱۷/۰	۲۰/۰	۲۳/۰	۳۱/۵	۳۶/۰

۸۸/۳/۱۶- دنیای اقتصاد - عباس محمودآبادی، معاون دفتر ایمنی و ترافیک راهداری و حمل و نقل جاده ای

• **میزان تلفات جاده ای طی چهار سال گذشته به طور متوسط سالانه شش درصد کاهش داشته**

۸۸/۱۱/۴- دنیای اقتصاد - در کشور ۴۴ میلیونی اسپانیا ۲۹ میلیون دستگاه خودرو در خیابان و جاده تردد می کند ولی در

سال ۲۰۰۸ تنها ۳۰۰۰ نفر به دلیل تصادفات و سوانح رانندگی جان خود را از دست دادند.

۸۹/۱۰- گزارش سرهنگ جهانگیری در ستاد سیاستگزاری خودرو

میزان ایمنی خودروها را با تعداد فوتی ها در ۱۰ هزار خودرو بسنجیم

وانت نیسان	۱۱ نفر
پیکان	۹ نفر
۴۰۵	۵/۵ نفر
پراید	۵/۰
سمند	۴/۰
۲۰۶	۲/۰
ماکسیما/ بنز	۱/۰

اگر تولید وانت های نیسان و وانت متوقف شود تعداد کشته های تصادفات ۵۰٪ کاهش می یابد. با نصب ABS و با نصب ایربگ راننده و سرنشین این رقم به ۵۵٪ می رسد.

۸۹/۱۱/۳- شرق و جهان صنعت - جابر قره داغی، رییس مرکز تحقیقات پزشکی قانونی

- در ۹ ماهه امسال ۱۹۱۷۶ نفر در تصادفات رانندگی کشته شده اند که نسبت به مدت مشابه سال قبل ۵/۳ درصد افزایش یافته است.
- ۶۱/۳ درصد کشته های تصادفات در ۹ ماهه امسال مربوط به **جاده های برون شهری**، ۲۸ درصد جاده های درون شهری و ۹/۹ درصد جاده های روستایی بوده است.
- علت اصلی مرگ ۵۳/۷ درصد افراد **ضربه سر**، ۲۶/۸ درصد شکستگی های متعدد و ۵/۷ درصد خونریزی است.
- محل فوت ۵۰/۳ درصد افراد محل حادثه بوده است.
- در ۹ ماهه امسال ۲۵۴۵۹ مصدوم ناشی از تصادف نیز به پزشکی قانونی مراجعه کرده اند.

کسری بودجه وزارت راه

۸۹/۷/۲۹- جهان صنعت - بهبهانی، وزیر راه و ترابری

جذب سرمایه های داخلی و خارجی باید رکن اول در این وزارتخانه باشد.. در حالی که بودجه وزارت راه و ترابری حدود ۳۰۰۰ میلیارد تومان است، اکنون (به ده برابر آن) به ۳۰ میلیارد یورو معادل ۴۰ هزار میلیارد تومان نیاز داریم تا بتوانیم به اهداف خود دست یابیم

۸۹/۸/۲- جهان صنعت - شهريار افندی زاده، رییس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای

• **محدودیت‌هایی** در برنامه چهارم برای توسعه آزادراه‌ها ذکر شده بود (تامین ۵۰ درصدی هزینه احداث آزادراه‌ها توسط بخش خصوصی و جذب فاینانس). هم‌اکنون به دنبال جذب سرمایه‌گذار برای احداث آزادراه‌ها هستیم.

• **آزادراه‌ها** از نظر ایمنی حرکت بهترین نوع راه‌ها هستند زیرا حداکثر **چهار درصد شیب** دارند، سرعت در آنها تا ۱۲۰ کیلومتر بر ساعت قابل افزایش بوده و میزان **شعاع قوس** آنها بسیار زیاد است که همین امر موجب کاهش سرعت وسایل نقلیه و ترمز گرفتن‌های پی‌درپی نمی‌شود. دسترسی به آزادراه‌ها از طریق **تقاطع‌های غیر همسطح** صورت می‌گیرد عدم وجود **دوربرگردان** و دسترسی غیرمستقیم به مسیر آزادراه موجب کاهش تصادفات رانندگی می‌شود

علت ۱ - جاده (کمبود بزرگراه / نقص جاده / نقاط حادثه خیز)

۸۰/۱۱/۲۳ - همبستگی - احمد خرم: ۱۲ هزار کیلومتر بزرگراه و آزاد راه مورد نیاز است که ۴۵۰۰ کیلومتر آن احداث شده است.

۸۱/۱/۲۴ - نوروژ، ابرار اقتصادی - پیامبری مدیرکل ایمنی و حریم راهها و ترابری: ۵ هزار کیلومتر از راههای اصلی کشور باید ۴ خطه شود.

• محمود آبادی معاون دفتر ایمنی ترافیک سازمان حمل و نقل و پایانه های کشور: جاده های کشور متناسب با **سرعت وسایل نقلیه امروزی** طراحی نشده است، به همین دلیل شرایط هندسی راهها نمی تواند پاسخگوی سرعت وسایل نقلیه امروزی باشد.

۸۱/۷/۲۵ - سردار محسن انصاری معاون راهنمایی و رانندگی: دلایل اصلی تصادفات در کشور عبارتند از:

- توسعه ناهماهنگ و ناموزون تولید خودرو

• ظرفیت کم جاده ها

• **استاندارد نبودن جاده ها** از نظر پیچ و شیب (وجود ۳ هزار نقطه حادثه خیز و ۱۰۰ هزار نقطه تاریک)

۸۲/۴/۱۴ - آسیا - مهندس خرم-وزیر راه: **اگر جاده های فرعی را به اصلی، اصلی را به شریان، بزرگراههای ۴ بانده را به ۶ بانده تبدیل کنیم میزان خسارات به یک دهم کاهش می یابد**

برای سامان دادن ناوگان هوایی - ریلی و دریایی کشور ۱۴ میلیارد دلار نیاز داریم

۸۲/۹/۳ - جهان اقتصاد - مهندس محمود صرافین:

۷۳/۸ درصد تصادفات منجر به مرگ در کشور ما به علت کم عرض بودن جاده ها است.

۸۲/۹/۲۵ - جهان اقتصاد - خرم: **بحران جدی آینده کشور شبکه اتوبان شهری و بیرون شهری است.**

• یک مشاور برجسته ی راه در دنیا در سال ۱۳۵۳ مطالعات جامعی انجام داد و پیش بینی کرد که برای افق ۸۱ باید ۱۲ هزار کیلومتر اتوبان در کشور بسازیم که در غیر این صورت ۱۸ هزار کشته خواهیم داد متاسفانه این رقم در سال ۸۱ به ۲۳ هزار کشته رسیده است.

• کل اتوبانهای به بهره برداری رسیده قبل و بعد از انقلاب ۹۷۰ کیلومتر است.

۸۳/۱/۱۸ - خراسان - احمد مجیدی معاون راهداری: با ساخت آزاد راهها ۹۵ درصد از آمار سوانح جاده ای کاهش میابد

۸۳/۱/۱۹ - عصر اقتصاد - خرم: در محورهایی که جاده رفت و برگشت به **اتوبان** تبدیل شده اند میزان مرگ و میر به

کمتر از ۵ درصد کاهش یافته است

. ۸۳/۱/۲۰- حیات نو- سردار محسن انصاری:

• **اولین عامل کمبود اتوبان و بزرگراه** است ، کشور به ۱۶ هزار کیلومتر اتوبان و بزرگراه نیاز دارد . در حالی است که هم اکنون یک هزار کیلومتر داریم.

۸۳/۲/۳۰- شرق- خرم : حدود ۱۱ هزار و ۵۰۰ کیلومتر بزرگراه و آزاد راه در کشور کم داریم.

۸۳/۹/۲۳- جهان اقتصاد- خوانساری، رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای:

• سالانه حدود ۴۰۰ هزار تصادف در کشور رخ می دهد که فقط ۱۰۰ هزار فقره [یعنی ۲۵٪] از آن در جاده ها صورت میگیرد، اما میزان تلفات تصادفات شهری ۳۰٪، و در جاده ها ۷۰٪ از کل تلفات است.

۸۴/۰۳/۲۹- جهان صنعت- محمدرئوفی، مدیرکل دفتر حمل و نقل وزارت کشور: تحقیقات سازمان های بین المللی نشان میدهد که بین ۵۴ تا ۶۲ درصد از تصادفات جاده ای در سطح جهان به دلیل وضعیت نامطلوب جاده ها نرخ میدهد. بین آمار و ارقام ارائه شده از سوی سازمانهای جهانی در این زمینه و نیز آمار بدست آمده از سوی مسئولان حمل و نقل ایران تناسبی وجود ندارد. بر این اساس، وزارت راه با همکاری پلیس راهنمایی و رانندگی، دفتر حمل و نقل وزارت کشور و سایر ارگان های مربوطه اقدام به جمع آوری اطلاعات سوانح بر اساس مطالعات کارشناسی و راهبردی به همراه مشاور خارجی کرده اند.

ایران *	جهان	
٪۷۵	٪۸-۱۲	خطاهای انسانی
٪۱۴	٪۲۸-۳۴	نقص فنی خودرو
٪۱۱	٪۵۴-۶۲	نقص جاده ها

*- پلیس راه ایران باریک بودن جاده با ظرفیت تردد چند برابر را **نقص جاده** نمی داند

۸۴/۰۵/۱۲- جهان اقتصاد- شریعتی کوه بنائی، مجری طرح های ساخت و توسعه شبکه راههای کشور: **۱۴ محور حمل و نقل** کشور هم اکنون به لحاظ تردد در **حالت بحرانی** قرار دارند.

۸۴/۰۵/۱۵- جهان صنعت- گزارش سازمان مدیریت و برنامه ریزی: ۸۰٪ ترافیک جاده ای کشور در ۲۰ هزار کیلومتر جریان دارد. [که باید ۴ بانده باشند].

۸۴/۰۷/۲۱- جهان صنعت- میراث خبر: کارشناسان بانک جهانی ایمنی جاده های ایران در مقایسه با سطح بین المللی **بسیار**

ضعیف و در حال وخامت است

۸۵/۹/۱۹-جهان صنعت-سرهنگ سیدهادی هاشمی،سرپرست پلیس ناجا:

• **میزان استفاده از وسائل نقلیه در کشور ما در مقایسه با معیار جهانی ۶ برابر است.**

۸۵/۱۰/۱۶-اعتماد-محمدرضا منتظری،مجری طرحهای ساخت و توسعه شبکه آزادراهها:

اگر حجم ترافیک زیر **هشت هزار دستگاه** در روز باشد،احداث آزادراه غیراقتصادی است.

۸۵/۱۲-مجله ترابرن،صفحه ۱۰۹-بخارایی،وزیر راه و ترابری:

نزدیک به پنج هزار کیلومتر از محورهای شریانی کشور نیاز به چهار خطه کردن دارند.

۸۶/۰۱/۲۰-جهان صنعت-سردار رویانیان،فرمانده پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا:

• **۷۰ درصد تصادفات و تلفات جاده ای کشور به دلیل فرسودگی راه هاست .**

۸۶/۰۱/۲۶-سرمایه-منوچهر فخرصمدی،رئیس شورای مدیریت جامعه مهندسان مشاور ایران:

• **۹۰ درصد از راههای ساخته شده در ایران مغایر با استانداردهای جهانی است**

• در سالهای اخیر بهسازی راهها به صورت ناقص انجام میشود.به طور مثال،یک راه فرعی با افزایش عرض از طرفین تا حد ۷/۳۰ متر آسفالت میشود. اما متأسفانه شعاع قوس ها،شیب طولی و دیگر مشخصات آن همان راه فرعی است.

۸۶/۰۲/۰۴-جهان صنعت-سرهنگ علیرضا اسماعیلی،فرمانده پلیس راه کشور:

• از آنجا که جاده های منتهی به استانهای شمالی قدمت ۴ دهه ای داشته و هم اکنون دیگر ظرفیت تردد با حجم خودروهای کنونی را ندارند .

• **بخش عمده ای از جاده های کشور از استانداردهای لازم برخوردار نیستند.**

۸۶/۰۲/۱۰-جهان صنعت-گزارش سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای:

بانک جهانی اعلام کرد که شرایط کنونی ایران با تصادفات رانندگی بیش از ۲۰ برابر کشورهای صنعتی و

پنج برابر کشورهای هممنوع خود همچون مصر و ترکیه مواجه است.

• **۴۰ درصد از کل محورها یعنی، ۷۷۰۸ هزار کیلومتر از کل شبکه راه های کشور دارای وضعیت بحرانی و در آستانه تکمیل ظرفیت است.**

۸۶/۱۰/۱۶-جهان صنعت-بخارایی،رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای:

حدود ۷۲۰۰ کیلومتر جاده های شریانی هم اکنون ظرفیتشان اشباع یا در آستانه اشباع بوده که نیازمند توسعه عرضی و افزایش سطح سرویس دهی هستند.

۸۶/۱۱/۲۰-دنیای اقتصاد-رویانیان،رئیس پلیس راهور ناجا:متأسفانه **جاده های شهری** و بین شهر کشور از استاندارد و ایمنی لازم برخوردار نیستند. یکی از مهمترین ویژگیهای یک جاده، **بخشندگی بودن** آن است،بدان معنی که

اگر راننده خطا کرد، جاده امکان جبران آن را به وی بدهد. در حالیکه در جاده های ما، **اولین خطا یعنی آخرین خطا.**

۸۷/۱/۱۶- جهان صنعت- شهریار افندی زاده، رییس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای

جاده های قدیمی که با استانداردهای و حجم و نوع ترافیک همان زمان طراحی و ساخته شده اند با **استانداردهای روز دنیا** مطابقت ندارند. با توجه به تغییر وسایل نقلیه و افزایش سرعت و حجم ترافیک، این راه ها در بعضی مواقع جوابگو نیستند و باید نسبت به بهسازی آنها شامل تعریض، افزایش خطوط حرکت و تبدیل به چهارخطه و شش خطه و جداسازی مسیرهای رفت و برگشت و تکمیل علائم و تجهیزات ایمنی اقدام شود

۸۷/۶/۲۷- سرمایه- محمد رویانیان، رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی - در گفتگوی تلفنی با شبکه خبر: اگر وزیر راه و ترابری بزرگراه و آزاد راه های کشور استاندارد می داند بنده به عنوان رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی این موضوع را به شدت تکذیب میکنم.

۸۷/۷/۶- جهان صنعت- سردار رویانیان، سازمان راهداری باید به وظایف خود همچون **ایمن کردن راه ها**، کنترل حمل و نقل عمومی، استاندارد سازی وسایل نقلیه سنگین و کنترل راه ها پردازد که در این بخش ها فعالیت جدی از سوی آنها احساس نمی شود اما در وظایف پلیس دخالت می کنند. مسئولان راهداری سعی در **انکار ضعف راه های کشور** دارند.

۸۷/۸/- مجله اقتصاد ایران- جانشین رییس پلیس راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی -

سفر با خودرو در ایران **هفت برابر** کشورهای پیشرفته است.

۸۷/۸/۱۳- جهان صنعت و سرمایه- حمید بهبهانی، وزیر راه و ترابری-

- بعضی از جاده ها به صورت راه اصلی و با سرعت پایین طراحی شده اند و برخی رانندگان از آن با سرعت بالا استفاده می کنند، نمی توان انتظار داشت که تصادفات آنان کم باشد.
- تعیین سرعت مجاز در جاده های کشور باید به صورت کاملاً کارشناسی شده و با تعریف حداقل شعاع و سرعت طراحی شده محاسبه شود.

۸۷/۸/۲۸- جهان صنعت- مهرداد بائوج لاهوتی، عضو هیات ریسه کمیسیون عمران مجلس

طبق برنامه قرار بود ۱۸۲۰۰ کیلومتر آزادراه و راه های اصلی احداث شود. ولی فقط ۵۲۴۱ کیلومتر یعنی ۲۸/۸ درصد اهداف برنامه محقق شده است

۸۷/۹/۶- سرمایه- خلیل علیزاده، رئیس انجمن تروماتولوژی ایران-

به گزارش سازمان ملل متحد ایران **ناامن ترین راه های** دنیا از نظر حادثه خیزی در حین رانندگی رادارد.

۸۷/۱۲/۱۰- دنیای خودرو- سرهنگ میر بهرسی، رئیس مرکز فرماندهی و کنترل راهنمایی و رانندگی کشور-
بیشترین حوادث در جاده اصفهان - شیراز و بالعکس رخ می دهد. زیرا هم ارتفاع جاده از سطح شانه زیاد
است و هم عرض شانه جاده کم است که در صورت خروج خودرو از مسیر اصلی عمدتاً منجر به
واژگونی خودروها می شود
۸۷/۱۲/۱۰- سرمایه- سردار رویانیا-

• **رانندگان ما در جاده های دیروز و با خودروهای فردا به قتل می رسند .**

۸۷/۱۲/۱۰- دنیای خودرو- سرهنگ میر بهرسی، رئیس مرکز فرماندهی و کنترل راهنمایی و رانندگی کشور-
بیشترین حوادث در جاده اصفهان - شیراز و بالعکس رخ می دهد. زیرا هم ارتفاع جاده از سطح شانه زیاد
است و هم عرض شانه جاده کم است که صورت خروج خودرو از مسیر اصلی عمدتاً منجر به
واژگونی خودروها می شود.

۸۸/۵/۲۱- اعتماد ملی- وزیر راه- با توجه به کاهش بودجه (۵۵٪) مجبوریم با ۴۵ درصد بودجه پروژه ها را اجرا کنیم.
۸۸/۵/۲۶- جهان صنعت- عبدالهاشم حسن نیا، معاون راهداری و هماهنگی استانهای سازمان راهداری
وزارت راه موظف است طی سال های برنامه پنجم و ششم توسعه تمامی راه های کشور را چهار خطه کند.
۸۸/۶/۱۴- سرمایه- آزادراه شریان اصلی شبکه حمل و نقل است. آزادراه برای سرعت بالا و حجم خودرو زیاد
طراحی می شود و طرفین راه حصار کشی می شود تا هیچ وسیله یا فرد پیاده امکان ورود به آن را نداشته باشد.
تقاطعها هم باید به صورت غیر همسطح باشند.
۸۸/۷/۲- سرمایه - محمد علی پورشیرازی، عضو هیات مدیره انجمن شرکت های ساختمانی -
• استاندارد عمر آسفالت در ایران بین ۲۰ تا ۲۵ درصد استاندارد جهانی است. به طور متوسط عمر آسفالت در
ایران ۸ تا ۱۰ سال است.

۸۸/۶/۲۴و۲۶- اعتماد، جهان صنعت- دنیای اقتصاد- سردار مومنی، رییس پلیس راهنمایی -
• بر اساس گزارشات کارشناسان راهنمایی و رانندگی ۳۰ درصد علت تصادفات جاده ای بر اثر
غیر ایمن بودن جاده ها است..

• جاده های ما باید به گونه ای احداث شوند که اولین خطای یک راننده به مرگ وی منجر نشود.
۸۸/۷/۱۸- اعتماد- مرکز پژوهش های مجلس عملکرد وزارت راه در سه ساله ۸۴-۸۶ را گزارش داد. وزارت راه و
ترابری در احداث بزرگراه ها و آزادراه ها فقط ۳۲٪ برنامه خود را محقق کرده است

درصد	عملکرد سه ساله (کیلومتر)	برنامه سه ساله ۸۴-۸۶ (کیلومتر)	موجود در پایان سال ۸۳ (کیلومتر)	
۵۴	۱۶۴۰	۳۰۲۰	۴۴۶۲	بزرگراه ها
۱۱	۳۶۶	۳۳۳۹	۱۲۴۰	آزادراه ها
۳۲	۲۰۰۶	۶۳۵۹		مجموع بزرگراه و آزادراه
جمع ۱/۹۰۱	احداث ۱/۲۷۳ بهسازی ۶۲۸	احداث و بهسازی ۴۵۶۰	۲۴/۵۴۴	راه های اصلی

۸۸/۷/۲۷- جهان صنعت- شاهین شعبانی، عضو هیات علمی پژوهشکده حمل و نقل وزارت راه و ترابری-

• برخی فشارهای سیاسی در **افتتاح زود هنگام** پروژه ها موجب اتمام پروژه بدون رعایت برخی اصول فنی و تخصصی خواهد شد. در این صورت **جاده استاندارد و ایمن نخواهد بود**. چندین مورد آزادراه های مشکل دار در کشور وجود دارد.

پس از اجرای دقیق ابلاغیه **نحوه تحویل راه ها** و جاده های جدید الاحداث هیچ مشکلی در زمینه **امنیت جاده ها و استاندارد بودن** محورهای حمل و نقلی کشور، به وجود نخواهد آمد.

۸۸/۷/۲۷- جهان صنعت- عباس محمود آبادی، معاون دفتر ایمنی و ترافیک سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای-

• تعداد کشته ها به ازای ۱۰ هزار وسیله نقلیه در کشور ما ۱۱/۲ است و سال قبل نیز ۱۲ بود. میانگین جهانی ۸ نفر در ترکیه و عربستان حدود ۷ است.

دلایل تصادف- عدم توجه به جلو ۲۵٪

عدم توانایی در کنترل ۱۶٪

عدم رعایت حق تقدم ۱۲٪

انحراف به چپ ۹٪

سرعت غیر مجاز ۶٪

۸۸/۸/۱۰- سرمایه- سرهنگ اسماعیلی، رییس پلیس راهور ناجا-

۸۸/۹/۳- جهان صنعت- برتین میلتون- نماینده بانک جهانی و مشاور سازمان راهداری در پروژه ایمنی راه های کشور-

• در صورت اجرای **پروژه ایمنی** راه های کشور حدود **۵۰ درصد** تلفات سوانح رانندگی کاهش می یابد.

• **مقصر دانستن رانندگان** و قربانیان سوانح رانندگی **غیر عقلانی** است. باید برای حذف شرایطی که منجر

به اشتباه رانندگان و قربانیان شده تدابیر لازم اتخاذ شود. تنها مقصر دانستن آنها کار عاقلانه ای نیست.

• احساس مسئولیت طراحان سیستم های رانندگی یک اصل است و اگر کاربران راه ها نتوانند خود را با سیستم

طراحی شده تطبیق دهند، طراحان باید برای پوشش اشتباه آنها تدابیر لازم را اتخاذ کنند.

- در ۷۰۰ کیلومتر از جاده های کشور بیش از ۳۰۰۰ خودرو در ساعت تردد میکنند (بحرانی)
- در ۵۰۰۰ کیلومتر از جاده های کشور ۲۵۰۰ تا ۳۰۰۰ خودرو در ساعت تردد میکنند (بحرانی)
- در ۲۸۰۰ کیلومتر از جاده های کشور ۱۵۰۰ تا ۲۰۰۰ خودرو در ساعت تردد میکنند (بحرانی)
- در ۴۵۰۰ کیلومتر از جاده های کشور ۱۰۰۰ تا ۱۵۰۰ خودرو در ساعت تردد میکنند (اشباع)
- در ۲۲۰۰۰ کیلومتر از جاده های کشور کمتر از ۱۰۰۰ خودرو در ساعت تردد میکنند.
- عامل دست کم ۳۰ درصد سوانح، غیر استاندارد بودن جاده های کشور شناخته شده است.
- تا امروز عامل راننده به عنوان موثر ترین عامل وقوع یک سانحه ترافیکی شناخته می شده اما پس از مطالعاتی گسترده کشور سوئد تصمیم گرفته است رویکرد برنامه های خود در کاهش تلفات جاده ای را از عامل راننده به عامل جاده تغییر دهد.
- در سوئد در مرحله اول تصمیم گرفتند تمامی مسیرهای درجه یک، دو، سه و حتی مسیرهای محلی خود را به صورت رفت و برگشت از یکدیگر جدا کنند تمامی نقاط حادثه خیز را برطرف کرده و حتی گارد ریل های کنار جاده ها را از حالت نیمه سخت به شکل نرم (طناب مرتجع) تغییر شکل دهند.

۸۸/۹/۲۵- جهان صنعت- بهبهانی، وزیر راه و ترابری-

- بخشی از بودجه های دولتی در اختیار خودروسازان قرار گرفته است بنابراین به منظور ارتقای ایمنی در جاده ها باید خودروسازان قسمتی از هزینه های ساخت راه ها را بپردازند.

۸۸/۹/۲۸- ضمیمه روزنامه جهان صنعت- گزارش عملکرد وزارت راه و ترابری به مناسبت هفته ملی حمل و نقل-

در برنامه چهارم توسعه	در ۳۰ سال پس از پیروزی انقلاب اسلامی	
۵۴۰	۱/۲۷۰	آزادراه (کیلومتر)
۴/۳۸۳	۲۶/۷۰۰	راهسازی (کیلومتر)
۱/۲۰۰	۵/۱۱۰	احداث راه آهن (کیلومتر)

وضعیت راه ها در پایان سال ۸۷

۱۸۰۹۵۸	طول راه های استحقاقی وزارت راه و ترابری در سطح کشور (کیلومتر)
۱۶۲۹	آزادراه (کیلومتر)
۷۵۱۶	بزرگراه (کیلومتر)
۲۱۴۰۲	راه اصلی (کیلومتر)
۴۳۱۷۴	راه فرعی (کیلومتر)

حمل و نقل کالا

میزان ترانزیت توسط کامیون	۴۶۶۵ هزار تن
میزان کالای حمل شده در سطح کشور (با بارنامه)	۳۱۹ میلیون تن
تعداد کامیون های شناسایی شده عمومی در سطح کشور	۲۴۶/۴ هزار دستگاه
متوسط عمر ناوگان باری عمومی جاده ای در سطح کشور	۱۷/۸۵ سال
تعداد رانندگان شناسایی شده ناوگان باری عمومی جاده ای	۴۱۵ هزار نفر
تعداد شرکتها و موسسات فعال باری در سطح کشور	۳۹۹۰ شرکت
تعداد پایانه های بار در سطح کشور	۴۹ پایانه

حمل و نقل مسافر

میزان مسافر جابجا شده در سطح کشور (با صورت وضعیت)	۲۶۳/۶ میلیون نفر
تعداد ناوگان شناسایی شده عمومی مسافری کشور	۵۸/۷ هزار دستگاه
اتوبوس	۱۳/۱ هزار دستگاه
مینی بوس	۲۰/۹ هزار دستگاه
سواری	۲۴/۸ هزار دستگاه
متوسط عمر ناوگان شناسایی شده عمومی مسافری کشور	۱۴/۱۵ سال
اتوبوس	۱۳/۲ سال
مینی بوس	۲۳/۹ سال
سواری	۶ سال
تعداد رانندگان شناسایی شده ناوگان مسافری عمومی جاده ای	۱۲۱ هزار نفر

۸۸/۱۰/۷- جام جم- سردار مومنی، رییس پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا-

- بصراحت می گویم راه های ما ایمن نیستند و ظرفیت لازم برای تردد خودروها را ندارند. چرا یک آزادراه نباید مسیر چهارباند داشته باشد؟ ما به چهارباند کردن جاده های فیروزکوه، هراز و رشت توسط وزارت راه تاکید می کنیم. تا کی باید شاهد تلفات بالادر این مسیرها باشیم؟
- جاده ها باید عریض شوند و اصلاح هندسی این جاده ها ضروری است.
- ما به ازای هر ۱۰۰ هزار نفر جمعیت ۳۲ کشته در تصادفات رانندگی داریم که این رقم در برخی کشورها ۶، در برخی ۱۵، در برخی ۱۰ و...

۸۸/۱۰/۹- گسترش صنعت- بهبهانی، وزیر راه و ترابری- تغییر رویکرد حمل و نقل از جاده ای به ریلی شاه بیت وظایف این وزارتخانه است اما توان مالی لازم را برای توسعه صنعت ریلی نداریم.

۸۸/۱۰/۱۰- اعتماد- بهبهانی، وزیر راه و ترابری: **ان شاء..** دولت بودجه راه را در حد خوبی در نظر بگیرد که بتوانیم با **جدا سازی راه ها** یعنی تبدیل راه های معمولی به بزرگراه هاست انجام بدهیم تا اگر کسی هم خلاف کرد **شاخ به شاخ نشود** و به گارد ریل برخورد کند.

۸۸/۱۱/۱- جهان صنعت- مومنی، رییس پلیس راهور ناجا-

• **وقتی جاده ای دو طرفه می شود** به ناگهان تا ۸۰ درصد سوانح رانندگی در این جاده کاهش پیدا می کند

۸۸/۱۱/۱۰- جهان صنعت- دوست علی قاسمی، مدیر کل دفتر ایمنی و ترافیک سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای

تنها به کمیت آسفالت شده شدن توجه می شود اما باید همگام با آسفالت کردن **مشخصات هندسی راه** ارتقا یابد

۸۸/۱۱/۱۵- جهان صنعت- دوستعلی قاسمی، مدیر کل دفتر ایمنی و ترافیک سازمان راهداری

طبق ماده ۸۵ برنامه چهارم توسعه مجلس شورای اسلامی ۵۰ درصد کاهش تلفات (سالانه ۱۰ درصد طی پنج

سال) را تکلیف کرده است **که محقق نشده است.**

۸۹/۹/۶- جهان صنعت- مهرداد لاهوجی، نماینده مردم لنگرود در مجلس شورای اسلامی،

تعهدات وزارت راه در قانون برنامه چهارم توسعه ، ۳۳ هزار میلیارد تومان بود که تنها **۴۰ درصد** آن اجرا شده.

وزارت راه ۱۰۸ هزار میلیارد تومان از تعهدات سفر های استانی دولت را انجام نداده.

در برنامه چهارم باید **۵۰ درصد آزاد راه** های متصل به مراکز استانها راه اندازی می شد که در این بخش

نیز تنها **۷/۵ درصد** اجرایی شده.

۸۹/۹/۱۵- جهان صنعت-

طی ۲/۵ سال گذشته نمایندگان ۱۵ هزار سوال از وزارت راه و ترابری داشتند. به طور متوسط هر نماینده ۵۰

سوال از این وزارتخانه در موارد گوناگون داشته است.

۸۹/۱۰/۴- جهان صنعت و شرق-

• راه آهن اصفهان - شیراز یکی از جنجالی ترین پروژه های تاریخ وزارت راه ثبت شده است. این خط آهن

در سال گذشته و پیش از انتخابات ریاست جمهوری در حالی افتتاح شد که هنوز هم بعد از گذشت حدود ۱۹ ماه

تکمیل نشده .

• ماه ها وقت لازم بود تا احمد مجیدی، مدیرعامل پیشین شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل بگوید

هفت کیلومتر پایانی این مسیر، مشکل **معارض** دارد و حتی ابنیه فنی **(ستون پل ها)** هنوز ساخته نشده است..

بهبهانی، وزیر راه و ترابری- ایجاد ایستگاه در محل **پل فسا**، نزدیک فرودگاه شیراز بسیار موثرتر بود. بوشهر در

شرق شیراز قرار دارد. زمانی که قطار از اصفهان به شیراز رسید، باید ابتدا به **غرب** شیراز برود سپس صاحب کالا

با اجاره **تویلی** بار کانتینری خود را روی آن قرار داده و به ایستگاه پل فسا که در شرق شیراز قرار دارد و ۴۵

کیلومتر دورتر از ایستگاه قصر قمشه است منتقل کند تا کالا از ایستگاه پل فسا مجدداً از طریق ریل به سمت بوشهر منتقل شود.

● ۱۲۰ میلیارد تومان در ایستگاه راه آهن شیراز در منطقه قصر قمشه هزینه شده اما کماکان عملیات اجرایی این ایستگاه بر هزینه به اتمام نرسیده است.

● مقرر شد از ایستگاه راه آهن مرودشت خط ریل به دو قسمت شود و یکی به سمت قصر قمشه در غرب شیراز برود و یک مسیر ریلی نیز به پل فسا کشیده شود. **اشتباه طراحی** مدیران قبلی این مسیر بود که ایستگاه به غرب شیراز منتقل شود. زمانی که قطار به ایستگاه می آید باید حداقل ۱۰ ریل کمکی باشد. یعنی ۲۰۰ متر عرض می خواهد. مکان نمایی ایستگاه راه آهن شیراز در قصر قمشه **در یک دره** در نظر گرفته شده. حال باید برای پر کردن این دره مقدار زیادی خاک در آن بریزیم تا به ارتفاع استاندارد برای احداث ایستگاه برسیم.

● در حال حاضر وزارت راه و ترابری ۱۱ هزار پروژه به ارزش حدود **۲۰۰ هزار میلیارد** تومان روی زمین دارد و امسال نیز ۴۰۰ پروژه دیگر اضافه شد این در حالی است که بودجه ما تنها ۳۰۰۰ میلیارد تومان است.

۸۹/۱۱/۶- جهان صنعت- عزیز فیلی، مدیر کل دفتر نگهداری راه و ابنیه سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای یکی از اهدافی که در قانون برنامه چهارم برای سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای تکلیف شد رفع و اصلاح سالانه ۱۲۷۷ **نقطه و منطقه پر حادثه** بود. و هر ساله مبلغ **۳۶۰ میلیارد تومان** اعتبار دهند

● در ابتدای قانون برنامه پیش بینی شد طی برنامه پنج ساله چهارم مبلغ **۱۸۰۰ میلیارد تومان** اعتبار برای رفع و اصلاح ۶۰۰۰ نقطه و مقطع پر حادثه اختصاص یابد. اما عملاً تنها **۵۸۰ میلیارد تومان** اعتبار طی ۵ سال اختصاص یافت که این مبلغ معادل ۲۷/۵ درصد رقم تعیین شده در برنامه بود یعنی ۷۳٪ تخصیص نیافته. ● به دلیل عدم تخصیص اعتبار در این باره، سازمان راهداری ناچار شد در راستای تحقق بخش عمده ای از اهداف خود **رویکرد برنامه ای** خود را برای اصلاح نقاط پر حادثه عوض کند و اصلاح نقاط **پر حادثه زود بازده و کم هزینه** را در دستور کار خود قرار دهد.

● در ایران برای نگهداری جاده ها سالی ۱۰۰۰ میلیارد تومان اختصاص می یابد که معادل ۱٪ ارزش کل راه های کشور است. استاندارد جهانی ۴ درصد است.

۸۹/۱۰/۱۱- جهان صنعت- بهبهانی، وزیر راه و ترابری

تنها ۳۰ درصد اعتبارات مورد نیاز راه در برنامه چهارم **تخصیص** پیدا کرده است. تحقق برنامه های هر ارکانی با میزان بودجه تخصیص داده شده عجین است.

۹۰/۳/۷- دنیای اقتصاد- احمدی مقدم، فرمانده نیروی انتظامی

افتتاح شتاب زده جاده قبل از آنکه اقدامات اولیه صورت گیرد مطلوب نیست. به طور مثال نخستین کاری که باید در این محور انجام می شد ساخت پلیس راه است. در شان نیروی انتظامی نیست که در قلب کویر در یک چادر مستقر شود. **خط کشی، نصب گارد ریل، اصلاح شانه ها و ..** از جمله موضوعاتی است که باید در افتتاح راه ها مد نظر قرار گیرد.

۹۰/۳/۸- جهان صنعت - مجید معتمد زاده، دبیر انجمن ارگونومی ایران:

سازمان ملل متحد دهه ۲۰۱۱ تا ۲۰۲۰ را در دهه اقدام برای ایمن سازی جاده ها اعلام کردند.

۹۰/۴/۱۱- شرق - علیرضا اسماعیلی، فرمانده سابق پلیس راه کشور و استاد دانشگاه

- سوئد برنامه چشم انداز صفر را با هدف طراحی ها با کمترین میزان ریسک و مخاطره اجرا کرد.
- سازمان ملل متحد سالهای ۲۰۱۱ تا ۲۰۲۰ میلادی را به نام دهه عمل در خصوص امنیت جاده ای نام گذاری کرده است در این رابطه توجه خاص به عابران پیاده، موتورسواران و دوچرخه سواران شده است.
- در ۳۰ سال گذشته بسیاری از کشورهای پر درآمد به کاهش های چشمگیری در تلفات و مصدومیت جاده ای از طریق تعهد پایدار به برنامه پیشگیری از مصدومیت هدفمند و مستند محور دست یافته اند.
- در سطح بین الملل تعریف استاندارد از فوت شده به عنوان فردی که بلافاصله یا طی ۳۰ روز در سانحه رانندگی جان خود را از دست بدهد.
- ۹۰/۵/۵- روزگار - تصادفات در حوادث رانندگی امسال ۵۰۵۵ نفر کشته شدند که این آمار در مقایسه با مدت مشابه در سال گذشته ۱۳/۲ درصد کاهش دارد.
- بالاترین سهم کشته های حوادث در بهار امسال با ۶۰/۵ درصد در جاده های برون شهری، ۲۹/۲، درون شهری ۹/۷ درصد در جاده های خاکی و روستایی و ۰/۶ درصد نامعلوم.
- بر اساس اعلام پزشکی قانونی ۳۹/۴ درصد از افرادی که کشته شده اند رانندگان هستند، ۲۲/۶ درصد عابر پیاده و ۳۶/۶ درصد سرنشین یا ترک وسایل نقلیه بوده اند.
- برخورد دو وسیله نقلیه ۴۶/۷٪، ۲۲/۶٪ برخورد وسیله نقلیه با عابر و ۲۲/۳ درصد با واژگونی وسیله نقلیه جان خود را از دست داده اند.
- ۳۸/۳ درصد مرگ در خودروهای سواری، ۲۴/۴ درصد با موتورسیکلت، ۶/۸ درصد در خودرو و وانت بار، ۳/۶ درصد در کامیون و کامیونتها و ۱/۷ درصد در اتوبوس و مینی بوس -
- ۳۱/۹ درصد تلفات خودرویی که در تصادف درگیر و باعث مرگ افراد شده سواری است، کامیونت، کامیون و تریلی ۱۷ درصد، وانت بارها با ۷/۹ درصد، موتورسیکلت با ۵/۸ درصد. رانندگان موتورسیکلت که ۲۴/۴ درصد کشته شدگان را تشکیل می دهند در ۵/۸ درصد تصادفات منجر به مرگ نقش دارند.

- ضربه سر با ۵۴/۴ درصد مهم ترین عامل در تصادفات است. شکستگی های متعدد با ۲۳/۲ درصد، ۸/۳ درصد به دلیل خونریزی جان خود را از دست داده اند.
- محل فوت ۵۱/۶ درصد کشته ها، محل حادثه ۸/۳ درصد هنگام انتقال به بیمارستان و ۳۹/۱ درصد در بیمارستان.

۹۰/۵/۲۳- جهان صنعت - علیرضا اسماعیلی، معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران

- در بررسی هایی که در سراسر کشور صورت گرفته ۱۳ درصد تصادفات رانندگی به **نقص فنی خودروها** مربوط می شود. **فرسودگی و سن بالای** خودروها از مهم ترین علل تصادفات به حساب می آید. **عمر مفید** خودرو در دنیا ۱۰ سال است. ماشین های فرسوده موقع تصادف **فاجعه بارترین حوادث** را به وجود آورده و کاملاً متلاشی می شوند.
- باید شاخصه هایی مانند **جاده های نامناسب و ناهموار** که به فرسودگی زود هنگام خودرو می انجامد را در تعیین عمر مفید خودرو در نظر گرفت. **استانداردهای پایین خودرو** دیگر شاخصی است که باید مورد توجه قرار گیرد.

نقاط حادثه خیز

۸۴/۰۶/۰۲-جهان صنعت-مقاله برگزیده همایش بین المللی حوادث خودرو: با کاهش سرعت خودروهای در حال تردد توسط اقدامات فیزیکی و **نصب علائم هشدار** تا شعاع ۳ کیلومتری نقاط **حادثه خیز** از حجم تصادفات در ۱۱ استان کشور **۳۰ درصد** کاسته می شود

۸۵/۱/۲۲-جهان صنعت-محمد رحمتی، وزیر راه و ترابری:

- هر نقطه ای که ظرف سه سال بیش از ۱۰ تصادف اتفاق بیفتد **نقطه حادثه خیز** نامیده میشود..
- در حال حاضر حدود دو هزار نقطه حادثه خیز در کشور وجود دارد
- تنها نیمی از اعتبارات مربوط به رفع نقاط حادثه خیز کشور در سال ۸۴ اختصاص یافت.
- اگر میانگین اعتبار مورد نیاز برای حذف هر نقطه **حادثه خیز** را **۵۰۰ میلیون تومان** در نظر بگیریم، برای حذف این نقاط به بیش از **یک هزار میلیارد تومان** اعتبار نیاز داریم

• ۱۵۶ نفر از نمایندگان مجلس شورای اسلامی در نامه ای به رئیس جمهوری خواستار ارائه لایحه فوریتی جهت تامین ۲۰۰ میلیارد تومان اعتبار برای حذف نقاط حادثه خیز و کاهش تصادفات جاده ای شدند.

۸۵/۴/۱۷- جهان صنعت-محمد سمیعی، معاون فنی و مهندسی شرکت ساخت و توسعه زیربناهای کشور:

براساس اهداف برنامه چهارم توسعه باید ۲۰۴۰ نقطه حادثه خیز با در نظر گرفتن ۵۳۹۱ تقاطع حادثه خیز در جاده های کشور رفع حادثه خیزی شود

۸۷/۸/۲۰- جهان صنعت - سرتیپ دوم سردار سید کمال هادیانفر در حال حاضر بیش از ۳ هزار نقطه حادثه خیز در کشور وجود دارد که بیش از ۷۵ درصد تصادفات رانندگی کشور در این نقاط رخ می دهد

• مطابق جزء یک بند "الف" ماده ۲۸ قانون برنامه چهارم توسعه، دولت موظف است تا پایان برنامه، ۲۰۰۰ نقطه حادثه خیز را کاملاً حذف کند

۸۷/۹/۶- سرمایه- خلیل عزیزاده، رئیس انجمن تروماتولوژی ایران- بر اساس گزارش سازمان ملل متحد ایران ناامترین راه های دنیا از نظر حادثه خیزی در حین رانندگی را دارد.

۸۸/۷/۱۴- جهان صنعت- شهريار افندی زاده، رییس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای-

در سال جاری ۲۱۲ نقطه پر حادثه اصلاح شدند اقداماتی که در نقاط پر حادثه انجام شده و اثر بخشی آنها در کاهش تصادفات بشرح زیر است:

- ایجاد موانع جهت کاهش سرعت خودرو تا ۲۰ کیلومتر ۱۲-۳۱٪
- افزایش علائم هشدار دهنده ۱۰-۳۰٪
- نصب علائم و تابلوها ۲۹-۴۰٪
- ایجادشیارهای لرزاننده حاشیه راه ۲۰-۸۰٪
- جدا سازی مسیرها ۱۷-۴۰٪
- اصلاح دسترسی ها ۵-۴۰٪

۸۸/۱۱/۳۰- جهان صنعت- مهران قربانی، مدیر کل دفتر مطالعات فناوری و ایمنی وزارت راه و ترابری

• در دوره های قبل رفع یک نقطه حادثه خیز تا ۳۰۰ میلیون تومان هزینه لازم داشت. از سه سال پیش وزارت راه و ترابری اقدامات ایمنی سازی کم هزینه را در پیش گرفت و حتی در برخی موارد نقطه ای حادثه خیز از جاده های کشور با اعتبار ۲۰ تا ۵۰ میلیون تومان برطرف شده است.

۸۹/۱۲/۲۴- جهان صنعت- به گزارش ایرنا- سردار اسکند مومنی، رییس پلیس راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی

• بیش از ۷۰ درصد از علل بروز تصادفات جاده ای در کشور به چهار عامل سرعت و سبقت غیر مجاز، انحراف به چپ و استفاده از تلفن همراه بوده است.

۹۰/۱/۳۰- جهان صنعت- شهریار افندی زاده، رییس سازمان راهداری

حذف و اصلاح ۱۲۰۰ نقطه-،مقطع و نقاط **حادثه خیز** جزو برنامه های سال جاری سازمان راهداری است

۹۰/۲/۲۶- افندی زاده، رییس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور-

از سال ۹۰ تا ۹۲ حدود ۱۳۰۰۰ کیلومتر بزرگراه و آزاد راه **ترانزیت** مورد نیاز است تا بتوانیم شبکه های خود را کامل کنیم. امسال ۶۰۰۰ کیلومتر راه اصلی به بزرگراه ترانزیتی تبدیل می شود.

مصوبه ای در سال گذشته ابلاغ شد که بر اساس آن از سال ۹۰ تا ۹۲ باید ۴۰۰۰ کیلومتر شبکه ریلی **ترانزیتی** ایجاد شود تا بتوانیم پایانه های خود را به هم وصل کنیم

۹۰/۳/۲۵- جهان صنعت- تصادفات- رضا سلیمانی- مدیر کل راه و ترابری استان ایلام-

۱۹ نقطه حادثه خیز به **صورت زود بازده** در طول راه های استان در سال گذشته رفع خطر شدند

علت ۲- کامیون ها / اتوبوسهای فرسوده

۸۴/۰۳/۴- جهان صنعت- براساس آمارهای سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای: ظرفیت موجود ناوگان حمل و نقل معادل ۴۱۰ میلیون تن است که تنها از ۵۳٪ آن بهره برداری می شود.

دلایل عدم استفاده بهینه از ظرفیت ناوگان:

- خود مالکی رانندگان (کاهش ساعت کار مفید یک دستگاه کامیون)
- حمل و نقل یک سربار . به طور متوسط کارکرد هر کامیون در ایران ۷۰ هزار کیلومتر و متوسط جهانی ۲۵۰ هزار کیلومتر در سال می باشد.
- فقدان مدیریت صحیح و جامع و یکپارچه
- نامناسب و غیراستاندارد بودن جاده ها
- وجود ۸۸ هزار دستگاه کامیون فرسوده سن بالای ۲۵ سال
- کیفیت پایین و نامطلوب سوخت

۸۴/۰۳/۴- جهان صنعت- براساس آمارهای سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای- **۸۸ هزار دستگاه کامیون**

فرسوده با سن بالای ۲۵ سال وجود دارد

۸۵/۹/۲۹- اعتماد- سردار رویانیان، معاون راهبری ناجا:

- **۴۰ درصد از تصادفات مرگبار به کامیون اختصاص داشته است.**

۸۷/۵/۳۱- جهان صنعت- سردار رویانیان، رییس پلیس راهنمایی و رانندگی-

• بیش از ۴۰ درصد از متوفیان حوادث رانندگی، در تصادف با کامیونها کشته می شوند.

۸۷/۷/۳- جهان صنعت- عباس محمود آبادی، معاون ایمنی و ترافیک سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای-

در ۴۵ درصد از تصادفات فوتی، یک طرف تصادف، وسایل نقلیه حمل بار و مسافر (کامیون و اتوبوس) می باشند.

۸۷/۸/۲۹- سرهنگ غلامی، رییس مرکز شماره گذاری و تعویض پلاک پلیس راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی

حدود ۸۵۰ هزار دستگاه خودرو فرسوده در کشور وجود دارد که این خودروها دارای مصرف بالای بنزین و آلاینده‌گی فراوان و بالاخره فاقد ایمنی لازم بوده و تهدیدی جدی برای عابرین و راه‌ها محسوب می شوند.

۸۷/۹/۲- دنیای اقتصاد- خان بلوکی، رییس کانون انجمن‌های رانندگان ترابری جاده‌ای کالای کشور-

• وزارت کشور تسهیلاتی بالغ بر ۳۹۰ میلیارد ریال برای **نوسازی ۴۰۰۰ کامیون‌های** با عمر بیش از ۴۰ سال در نظر گرفته است

• در حال حاضر بیش از ۶ هزار کامیون با عمر بالای ۴۰ سال و ۱۸۰ هزار کامیون با عمر بیش از ۲۵ سال در کشور موجود هستند که برای نوسازی این تعداد کامیون باید تسهیلات ویژه‌ای در نظر گرفت.

• تردد کامیون‌های با عمر بیش از ۲۵ سال در کشور، به دلیل فرسودگی بیش از حد **بیشترین حوادث جاده‌ای** را نیز منجر می‌شود

۸۷/۹/۳۰- سرمایه- سردار اسماعیل احمدی مقدم، فرمانده نیروی انتظامی-

• تعداد اتوبوسها و کامیونها **۸ درصد** خودروهای کل ناوگان را تشکیل می‌دهد. اما آنها در **۲۵ درصد** حوادث جاده‌ای دخیل هستند.

• در تصادفات اتوبوس‌های نو ۳۸ کشته و در **اتوبوس‌های فرسوده ۱۵۱ کشته** داریم.

۸۷/۱۲/۳-۸۷/۱۲- دنیای خودرو- سرهنگ سید محسن میر بهرسی، رئیس مرکز کنترل ترافیک راه‌های کشور-

• ۱۱ درصد از کل خودروها* را **خودروهای سنگین** (کامیون، تریلی و اتوبوس) تشکیل می‌دهد اما در

حدود **۴۴ درصد** تصادفات منجر به فوت نقش دارند. (* ۱۰ میلیون دستگاه خودرو و ۶ میلیون

موتورسیکلت)

۸۸/۱/۱۵- اعتماد- سردار رویانیان-

• **۴۹٪ مرگ و میر تصادفات رانندگی در کشور را کامیون و اتوبوس‌ها** رقم می‌زنند.

۸۸/۲/۱۹- جهان صنعت- سردار محمد رویانیان-رییس پلیس راهنمایی و رانندگی

- با موافقت فرمانده ناجا به تمامی استان های کشور ابلاغ شد است که تا اطلاع ثانوی از تردد کامیون و کشنده های فرسوده **بالای ۳۵ سال سن** در صورت داشتن برگه معاینه فنی **جلوگیری نشود**.
- با توجه به تاکید رییس جمهوری جلسات هماهنگی با خودروسازان سنگین کشور، بانک مرکزی و وزارت راه برای تامین تسهیلات و خودرو جایگزین برای بیش از **۲۹ هزار کامیون ۵ هزار مینی بوس و اتوبوس** آغاز شده است.

۸۸/۲/۲۰- دنیای اقتصاد- سرهنگ غلامی، رییس مرکز شماره گذاری خودروها-

شماره گذاری کامیون ۱۹۲۴ منوط به کسب استاندارد یورو ۲ و نصب ترمز ضد قفل ABS است.

نیروی انتظامی هیچ کامیونی را بدون ترمز ABS شماره گذاری نمی کند

۸۸/۲/۲۳- اعتماد- دنیای اقتصاد- رویانیا، رییس پلیس راهنمایی و رانندگی -

- ما پلیس هستیم و نمی توانیم به جای دیگران تصمیم گیری کنیم به ما گفته شده از اردیبهشت امسال نباید **خودروهای بالای ۳۵ سال تردد داشته باشند** که ما این کارا کردیم و منجر به **نوشتن نامه نمایندگان به رییس جمهور شد**

• در بررسی آمار مرگ و میر در تصادفات، تصادف خودروهای فرسوده بیش از سایر خودروهاست: **اگر مدافع مردم** هستیم باید این خودروها را هر چه سریع تر از رده خارج کنیم. برای جابه جایی بار نمی توان به این خودروها اطمینان کرد، **زیرا خسارت مالی و جانی زیادی** به همراه دارند؛

• از ۶ ماه قبل اعلام کرده ایم خودروهای فرسوده را خریداری می کنیم و ۱۵ میلیون کمک بلاعوض و ۴۰ میلیون هم تسهیلات بانکی برای آن ارائه می شود، اما دارندگان کامیون های فرسوده **تمایلی ندارند** که به بانک مقروض شوند

• با توجه به **درخواست نمایندگان** خودروهای بالای ۳۵ سال **فعلا** می توانند با داشتن معاینه فنی در کشور تردد کنند و در نامه ای به دولت نیز خواسته ایم تا قید تاریخ اول اردیبهشت ماه را بردارد، لذا این قید برداشته شد. کاتوزیان، رییس کمیسیون انرژی- موضوع اصلی از رده خارج کردن **کامیون های فرسوده** که بیش از ۶۰ لیتر در روز مصرف دارند، بوده است. متوسط مصرف کامیون های جدید ۳۰ لیتر است.

میرتاج الدینی- ما در کل کشور **۲۵ هزار کامیون سنگین بالای ۳۵ سال** داریم که از ۱۰ هزار کامیون بالای ۴۰ سال داریم.

اسدالله عباسی - دلیل **عدم حمایت سیستم بانکی** بسیاری از افراد دارای خودروهای سنگین نتوانستند به موقع خودروهای خود را تعویض کنند.

• **برای کامیون های بالای ۴۰ سال چه کنیم؟** کامیون هایی وجود دارند که ۶۰ سال از عمر آنها می گذرد و تردد آنها بسیار خطرناک است، ضمن آنکه مصرف سوخت شان ۳ برابر استاندارد است.

۸۸/۵/۱۱- دنیای اقتصاد - سرهنگ میربهرسی، رییس مرکز کنترل ترافیک و فرماندهی پلیس راه کشور-

- کامیون بنز یکی از خودروهای غیر استاندارد کشور است.
- کامیون ها ۱/۷ درصد از خودروهای کشور را تشکیل می دهند و ۴۷ درصد تصادفات فوتی و جرحی متعلق به آنهاست.

۸۸/۶/۲۳- سرمایه- متوسط عمر ناوگان باری کشور که باید بر اساس اهداف برنامه چهارم توسعه از ۱۹/۴ سال در سال ۸۴ به ۱۲/۳ سال در سال ۸۷ کاهش یابد، به ۱۸/۸ سال در سال ۸۷ رسید یعنی به جای کاهش ۷/۱ سال تنها ۱/۵ سال سن ناوگان باری کاهش یافت .

شاخص	واحد	۸۰	۸۴	۸۷
میزان کالای حمل شده (برآورد)	میلیون تن	۲۶۹	۴۰۶	۵۱۲
میزان کالای حمل شده (با برنامه)	میلیون تن	۱۴۹	۲۵۲	۳۲۰
مسافر جابجا شده (برآورد)	میلیون نفر	۳۹۴	۴۱۴	۸۲۸
مسافر جابجا شده (با صورت وضعیت)	میلیون نفر	۲۲۲	۲۲۲	۲۵۹
متوسط عمر ناوگان باری	سال	۲۰	۱۹	۱۸
متوسط عمر ناوگان عمومی مسافری	سال	۱۷	۱۳	۱۳
متوسط واردات به کشور (توسط کامیون)	هزار تن	۷۳۴	۱۳۰۴	۲۰۱۷
متوسط صادرات از کشور (توسط کامیون)	هزار تن	۱۲۶۹	۱۸۴۲	۳۱۰۹
میزان ترانزیت (توسط کامیون)	هزار تن	۲۱۱۳	۳۷۷۲	۴۶۶۵

۸۸/۸/۶- جهان صنعت و دنیای اقتصاد- افندی زاده- رییس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای

- هم اکنون ۲۴۶ هزار و ۴۴۲ دستگاه کامیون با میانگین عمر ۱۷/۵ سال در جاده های کشور تردد دارند که عمر ۱۰۰ هزار دستگاه از آنها بالای ۲۵ سال است. و ۴۰ هزار کامیون فرسوده با عمر بیش از ۳۵ سال در جاده های کشور تردد می کنند
- در طرح جدید مدت زمان بازپرداخت هفت تا ده سال پیش بینی شد از سوی دیگر نرخ سود نیز به ۵ تا ۷ درصد کاهش یافته است .
- برای اجرای این طرح و در سال ۸۸ مقرر گردید، ده هزار میلیارد تومان تسهیلات بانک ها و ۲۳۰ میلیارد هم وزارت نفت اختصاص دهد.
- در حال حاضر عمر ناوگان در اتوبوس ها ۱۲ سال و مینی بوس ها نیز ۲۰ سال است.

۸۸/۸/۲۳- جهان صنعت- اسماعیل احمدی مقدم- فرمانده نیروی انتظامی

خودروهای فرسوده که تعدادشان حدود یک میلیون است در ۵۰ درصد تصادفات نقش دارند. سهم خودروهای مدل بالا (۸۳ به بالا) تنها ۱۰ درصد از تصادفات است در حالی که جمعیت آنها بالای ۶۰ درصد از تعداد کل خودروهاست.

۸۸/۱۱/۱- جهان صنعت- مومنی، رییس پلیس راهور ناجا-

با توجه به قیمت بالای خودرو رانندگان سعی می کنند با تعمیر مکرر، عمر خودرو را افزایش دهند و به همین دلیل هم اکنون بیش از ۲ میلیون خودرو فرسوده داریم که عمر آنها ۲۵ سال و حتی به به ۴۰ سال می رسد.

۸۸/۱۱/۱۰- همشهری مسافر- **تردد خودروهای فرسوده** در معابر مانند **بمب ساعتی** است که هر لحظه امکان انفجار آن ها وجود دارد.

۸۹/۹/۱۷- رویانیا، رییس ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت

۴۸ هزار دستگاه کامیون دارای عمر بالای ۳۵ سال در سطح کشور تردد می کنند.

هم اکنون حدود ۱۱۰ هزار وانت، اتوبوس و مینی بوس در سطح روستاها تردد می کنند که سال آینده قرار است اولین **شرکت حمل و نقل روستایی** تاسیس شود.

۸۹/۱۲/۱۷- دنیای اقتصاد- سرهنگ علیرضا جهانگیری که در دومین همایش تخصصی خودروهای تجاری باری

۷۰ درصد وسایل نقلیه را خودروهای سنگین تشکیل می دهند، اما عامل **۱۵ درصد** از تصادفات جاده ای اند.

عبدالرضا سپهوند، مدیر عامل انجمن کاربری سازان- تنها **۱۵۰ کاربر ساز استاندارد** از سوی انجمن، شناسایی شده است، استفاده از کاربر یا همان تریلرهای غیر استاندارد باعث افزایش تصادفات جاده ای شده است. [بیش از ۵۰۰ واحد]

۹۰/۲/۱۳- شرق- تصادفات- سرهنگ اسماعیلی، رییس سابق پلیس راه کشور- کامیون

تنها **۳۰۴ هزار و ۶۵۲ کامیون و تریلر** در کشور تردد می کنند [۳٪ کل خودروها] اما ۱۹/۲ درصد تلفات جاده ای را به خود اختصاص داده اند.

برخی منابع میزان اعتیاد در بین رانندگان کامیون را بین ۲۵ تا ۳۰ درصد اعلام می کنند.

آمار مرگ ناشی از حوادث رانندگی به تفکیک خودرو درگیر با خودرو مورد استفاده یا عابر متوفی سال ۸۵-۸۹

۸۵	۸۹	
۹۹۴۰	۷۵۹۶	سواری
۱۸۹۹	۱۳۰۹	موتورسیکلت

۲۵۹۵	۱۹۹۸	وانت بار
۵۱۰۶	۴۵۱۵	کامیون و تریلی
۱۳۲۵	۸۶۵	اتوبوس و مینی بوس

آمار مرگ ناشی از حوادث رانندگی به تفکیک خودرو درگیر با خودرو مورد استفاده سال ۸۵-۸۹

۸۵	۸۹	
۹۸۳۳	۸۲۴۲	سواری
۷۰۵۱	۵۹۷۷	موتورسیکلت
۱۶۲۵	۱۵۷۷	وانت بار
۸۰۴	۱۰۷۰	کامیون و تریلی
۷۰۶	۴۵۳	اتوبوس و مینی بوس

- هوو

۸۷/۸/۱۴- دنیای اقتصاد- سردار محمد رویانیا، فرمانده راهور ناجا-

هم اکنون ۱۲ هزار کامیون هوو در جاده های کشور در حال تردد هستند و ایران خودرو دیزل باید سیستم ترمز تمامی آنها را اصلاح و به ABS مجهز کند

۸۷/۸/۲۰- جهان صنعت- سردار سید کمال هادیانفر، جانشین رییس پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا

آمارهانشان می دهد ۷۳ درصد تصادفات تریلی های هوو به دلیل عدم مهارت این خودرو بوده است به طوریکه

پمپ هوای این تریلی ها متناسب با شرایط توپوگرافی کشور ایران طراحی نشده است.

• وزارت راه موظف است به سرعت نسبت به استانداردسازی پیچها، جادهها و قوسها و استفاده از گاردریل های ایمن تر اقدام کند .

• نظام الدین برزگری، رییس سازمان استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران- در رابطه با استاندارد ترمز تریلی های هوو با وجود درخواست مکرر ما مبنی برارایه فهرست تصادفات خودروها تاکنون پلیس راهور ناجا آماری در اختیار استاندارد قرار نداده است.

• منوچهر منطقی، مدیر عامل ایران خودرو- چنانچه پلیس راه آمار تصادفات کلیه خودروها را اعلام می کرد ما نیز خوشحال می شدیم.

۸۷/۱۰/۴- سرمایه- مقام مسئول در ایران خودرو دیزل-

• کشنده هوو با قیمتی حدود ۵۲ میلیون تومان و با دارا بودن ۵۰ هزار کیلو متر گارانتی اولیه عرضه می شود. قیمت کشنده های اروپایی ۱۲۰ میلیون تومان است.

• استفاده نادرست رانندگان (بار گیری بیش از ظرفیت استاندارد) اصلی ترین عامل بروز نقض فنی در این خودروها است.

• به غیر استاندارد بودن سیستم ترمز (نسل بوستر قدیمی) را در برخی از تصادفات در حضور پلیس راه بررسی کرده ایم رانندگان به منظور نصب **باک غیر مجاز** مخزن باد را جا بجا کرده اند که مشکلاتی را ایجاد کرده بود.

• تقریباً خریداران هوو، **تریلر غیر استاندارد** کشنده نصب می کنند.

• در بسیاری از موارد **موتور** خودروها تعویض کرده ایم.

۸۸/۲/۱۲- دنیای اقتصاد- نخجوانی، مدیر عامل شرکت ایران خودرو دیزل-

• دلایل تصادفات هوو عبارتند از:

❖ استفاده رانندگان هوو از تریلرهای غیر استاندارد (ارزانی / توان مالی نازل خریداران)

❖ نصب تجهیزات غیر استاندارد

❖ کارکرد بیش از حد معمول (برای پرداخت اقساط)

❖ دست بردن در مدار ترمز (به خاطر نصب باک بزرگتر)

❖ قطع کیلومتر شمار برای سرعت بیشتر (از کار افتادن GPS و تاخوگراف) و عدم کنترل پلیس

• چون پلیس روی ABS دار شدن هوو اصرار داشت از اسفندماه ۸۸ کشنده ها را با ترمز ABS وارد کرده ایم.

• وقتی این کامیون (یا غزال) چندماه در بندر و در معرض رطوبت قرار می گیرد، اکسل آنها دچار پوسیدگی

می شود و باید آن را رنگ آمیزی کرد. در اینحالت آنها را با نرخ ارزان تری به دست مشتریان رساندیم.

• اصلاً قراردادی در زمینه خدمات پس از فروش هوو بسته نشده بود. بنده آن را منعقد کردم.

۸۸/۳/۱۳- سرهنگ علیرضا اسماعیلی، فرمانده پلیس راه کشور-

• در پی هشدار ایمنی نبودن تریلی های هوو در جلسه ای با حضور نمایندگان ایران خودرو دیزل مقرر شد در

کمترین زمان ممکن، نسبت به فراخوان تریلی های هوو از طریق ۱۰۰ نمایندگی فعال خود برای رفع نقص اقدام

کند که بر این اساس تردد تریلی های که رفع نقص نشده باشند، در کشور ممنوع می شود.

• تیمی ویژه موضوع تریلی های هوو را در کشور بررسی می کند.

• مقرر شد نسبت به نصب GPS روی تریلی های هوو هر چه سریعتر اقدام شود.

• کامیون ها ۱/۷ درصد از خودروهای کشور را تشکیل می دهند و ۴۷ درصد تصادفات فوتی و جرحی متعلق به

آنهاست.

۸۸/۵/۱۱- دنیای اقتصاد - سرهنگ میربهرسی، رییس مرکز کنترل ترافیک و فرماندهی پلیس راه کشور-

• در حال حاضر خودروهای پراید، وانت نیسان و کامیون هوو خطرناک ترین خودروهای کشور هستند.

۸۹/۵/۶- همشهری- سردار مومنی، رییس پلیس راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی

• به دلیل برخی مشکلات در ساختار کامیون هوو ظرفیت این خودرو از ۴۰ تن به ۲۶ تن کاهش یافته و از آن به عنوان کامیون استفاده خواهد شد.

• هوو دارای اشکالات اساسی در **ساختار خودرو، سیستم تعلیق، ترمز، پایداری، فرمان پذیری** است.

• هوو با ۴۰ تن بار و ۷ محور پذیرش نیروهای جانبی وارده از سوی یدک را ندارد و به این لحاظ دارای مشکلات فراوانی است در برخی از کشورها از این خودروها بعنوان کامیون استفاده می شود.

• با توجه به مشکلات هوو شماره گذاری آن را از ابتدای سال متوقف کرده ایم

• ۱۶ هزار دستگاه تریلی هوو در کشور شماره گذاری شده و در جاده ها تردد می کنند.

• قرار است شرکت ایران خودرو دیزل با فراخوانی نسبت به اصلاح سیستم های این خودرو اقدام کند.

۸۹/۵/۷- همشهری مسافر- سرهنگ هاشمی، رییس پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ

• در گذشته کامیون های بنز به عنوان بزرگترین **قاتلان جاده ها** شناخته می شدند چرا که این خودروها دارای شاسی های بلندی هستند و در اثر برخورد با سواری بدون استثنا خودرو را به زیر می کشند و سرنشینان آن را از بین می برند..

• نقص فنی سیستم بازدارنده کشنده های هوو موجب شده تا در شرایط **پر شیب** جاده ها سیستم عمل نکند و تصادفات شدیدی رقم بخورد. در واقع این خودروها از این پس نخواهند توانست در مسیرهای پر شیب و کوهستانی تردد کنند.

• وسیله نقلیه نا مناسب تشدید کننده حادثه در بروز تصادفات است. به نحوی که ایمن نبودن خودروها ۱۵ تا ۲۰ درصد در تصادفات حادثه ساز تاثیر می گذارد. با این حال باید حداقل ایمنی خودروها مانند نصب ترمز ABS، کمربند ایمنی و استحکام وسیله نقلیه در برخورد با وسیله نقلیه دیگر از سوی خودروسازان رعایت شود.

۸۹/۵/۱۲- گسترش صنعت و جهان صنعت- یونسیان، قائم مقام اجرایی ایران خودرو دیزل

• نمونه های اولیه کشنده هوو با **کمپرسور تک سیلندر** و مخزن باد ۱۰۰ لیتری، بدون ترمز ABS وارد ایران

شده اند ولی در آخرین مدل که سال ۲۰۰۸ به ایران وارد شد، دارای کمپرسور دوسیلندری و مجهز به ترمز

ABS است

- در جلسه‌ای که با سردار جهانگیری صورت گرفته، مشخص شد علت بیشتر تصادفات **استاندارد نبودن ترمز تریلرهاست**. آنها استاندارد جداگانه نیاز دارند و باید جدای از کشنده‌ها، ترمز تریلرها هم بررسی شوند، نمی‌توان علت تصادف‌ها را به گردن «هوو» انداخت.
- در سانحه‌ای که در آبان ۸۷ در جاده دماوند رخ داد، راننده تغییراتی در سیستم ترمز صورت داده و ذخیره باد تریلر نیز نصب نبوده است. در حادثه‌ای دیگر در آبان ۸۷ در تبریز، راننده با برداشتن مخزن باد و قرار دادن آن در جای دیگر، مخزن سوخت اضافی روی وسیله نقلیه نصب کرده که مشخص شده هیچ ارتباطی بین مخزن باد و مدار ترمز تریلر نبوده است.
- براساس تحلیل‌هایی که از تصادف خودروها صورت گرفته، استفاده از **تریلرهای غیراستاندارد**، تعویض خودسرانه قطعات تریلر، تغییر در مدار ترمز، عدم آشنایی راننده کشنده و تریلر از علت‌های عمده تصادفات در این کشنده‌هاست.
- کشنده و تریلر هوو هر دو باید سیستم ترمز فعال و قوی داشته باشند و وجود ترمز در یکی از آنها برای کنترل بار در شرایطی که وزن کشنده ۷، تریلر ۸ و بار ۲۰ تن است، اصلاً کافی نیست و از این رو ترمز، مخزن باد و محور چرخ تریلرها نیز استاندارد را باید رعایت کنند. این در حالی است که هیچ نظارتی از سوی پلیس روی کیفیت تریلرها صورت نمی‌گیرد.
- مالک ۷۰۰ دستگاه از ۱۶ هزار کشنده «هوو» زن هستند که با فروختن طلا و جواهرات خود، صاحب آن شده‌اند. سپس با اجیر کردن راننده، «هوو»ی خود را به جاده‌های حادثه‌خیز کشور روانه کرده‌اند.
- طرح **فراخوان** کنترل سیستم‌های ایمنی ۱۶۰۰۰ دستگاه کامیون‌های هووی در حال تردد از اواخر مرداد ماه با بودجه ۱ تا ۲ میلیارد تومانی در تمام نمایندگی‌های گواه آغاز می‌شود.
- بر اساس بررسی‌هایی که روز گذشته توسط سه اکیپ شرکت در جاده‌های قم، دماوند، رشت انجام گرفته از میان **۸۴ نمونه تریلر**، تنها دو نمونه از تریلرها استاندارد بوده که این دو نمونه نیز متعلق به شرکت ماموت است.
- در این طرح و بر اساس **توصیه پلیس**، کامیون‌های هوو به **یک تانک باد ۲۰ لیتری** مجهز خواهند شد.
- استفاده از **تریلرهای غیراستاندارد**، تعویض خودسرانه قطعات و عدم تسلط و آشنایی رانندگان به سیستم ایمنی هوو اصلی‌ترین دلیل تصادفات است
- تصادف اخیر هوو در رودهن که به کشته شدن چند نفر انجامید، به گفته شاهدان عینی، این هوو ۲۰ تن بار روغن داشته و با سرعتی بیش از ۱۰۰ کیلومتر در حرکت بوده. [گفته شده این کشنده فاقد دستگاه سیستم **محدود کننده سرعت** است.] که با خارج شدن کنترل از دست راننده آن تصادف شکل گرفت.

- چون خریداران هوو از قشر کم درآمد و کم تجربه رانندگان هستند، از تریلر های غیر استاندارد استفاده می کنند و این موضوع یکی از دلایل اصلی تصادفات است.
- ما برای سال جاری ۱۰ پروژه در دست اجرا داریم که ۵ پروژه مربوط به بهینه کردن محصولات جاری مانند بدنه بنزهای قدیمی تغییر می کند. برخی آپشن ها به آنها اضافه می شود و پنج پروژه هم مربوط به واردات محصولات جدید است.

۸۹/۶/۲۳- جهان صنعت- شرق- جعفر ۸۹/۵/۲۰- گسترش صنعت- مهدی یونسیان، قائم مقام اجرایی ایران خودرو دیزل

- در کلیپ ویدیویی که شرکت ایران خودرو دیزل از بررسی هوو به نمایش گذاشت. رانندگان اذعان داشتند که سیستم ترمز هوو نقص ندارد اما **تفاوتی** که این خودرو با برندهای دیگر دارد در **سرعت** آنهاست.
- حالت دنده ۴ کشنده هوو به مراتب **سرعت بیشتری** دارد. رانندگان کم تجربه این کشنده ها با استفاده از اطلاعات غلط و با این فرض که سیستم انتقال قدرت این خودروها همانند دیگر برندهاست. در **سرازیری ها** با دنده هایی حرکت می کنند که در کشنده های دیگر مرسوم است و این کار باعث می شود کنترل هوو به سختی صورت گیرد {پس مثل کشنده های دیگر نیست.}
- مطالعات استفاده از سیستم **محدود کننده سرعت** در خودروهای هوو در حال انجام است.
- ۸۹/۶/۲۰- دنیای خودرو- محمد جواد طلا- مدیر عامل شرکت خدمات پس از فروش ایران خودرو دیزل- گواه
- برای **باز بینی سیستم ایمنی** کامیون هوو روزانه ۴۰۰ کامیون در نمایندگی های مختلف شبکه خدمات پس از فروش ایران خودرو دیزل بازبینی می شوند.
- **اضافه کردن تانک باد** مهمترین موضوع **طرح فراخوان** بود.
- طبق توافقنامه با نیروی انتظامی، خودروهایی که در این طرح مشارکت نکنند و فاقد برچسب بازدید فنی باشند. امکان تردد را جاده ها را نخواهند داشت.
- ری دولت آبادی دادستان تهران - کسانی که هوو را وارد کشور کرده اند باید پاسخگو باشند.
- روز گذشته بار دیگر هوو در همدان با ۴ کشته و ۹ زخمی فاجعه آفرید. حوالی ساعت ۱۳ روز گذشته یک دستگاه تریلی هوو حامل سنگ از **سراشویی** جاده فقیره به سرعت در حال حرکت به سمت میدان رسالت بود که به علت **سرعت زیاد** کنترل خود را از دست داده و پس از برخورد با یک دستگاه پراید، تیر چراغ برق فشار قوی و یک دستگاه اتوبوس شرکت واحد، وارد ساختمان مجاور میدان شد.
- بر اثر این برخورد اتوبوس چپ کرد و پس از دقایقی تریلی، پراید و اتوبوس هر سه منفجر شدند. حضور چنین خودرویی در داخل شهر آن هم با بار سنگ جای سؤال است چرا که قانوناً اجازه ورود به شهر را ندارند.

سرهنگ مهرابی، رییس پلیس ترافیک شهری راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی، از دادستان کل کشور به عنوان مدعی العموم خواست برای حفظ جان مردم وارد صحنه شود و با **شرکت وارد کننده هوو** بر خورد کند تا سریال حادثه آفرینی این کامیون ها خاتمه یابد.

سرهنگ حسین طلایی، رییس پلیس راهنمایی و رانندگی استان همدان- شیب خیابان منتهی به میدان رسالت بین ۲۲ تا ۲۳ درصد است که چندان زیاد نیست. نقص سیستم ترمز کامیون هوو این حادثه را رقم زد و اگر هرمانعی آنجا قرار می دادیم باز هم این اتفاق می افتاد. این راننده تا قبل از اینکه در این تصادف مرگبار نقش آفرینی کند ۱۱۷ مرتبه جریمه شده. اکنون این مرد مقصر شناخته نمی شود چرا که کارشناسان معتقدند هر شخصی که پشت فرمان این تریلر می نشست با توجه به نقص فنی هوو ها حادثه باز هم به وقوع می پیوست سردار اسکندر مومنی، رییس پلیس راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی- تردد تریلرهای هوو تا پایان ۳ مهر سال جاری در تعدادی از محورهای کشور ممنوع شده است.

مهدی یونسیان، قائم مقام ایران خودرو دیزل- طبق اطلاعات به دست آمده راننده در سراسیبه با **سرعت بالا** در حال حرکت بوده و به دلیل **ناتوانی در کنترل کامیون** از خودرو بیرون پریده و موجب حادثه شده است.

• در کشور **۵ تولید کننده تریلر استاندارد** فعالیت می کنند اما بر اساس آماری که جمع آوری شده است مالکان کشنده های هوو از تریلرهای **غیر استاندارد** استفاده می کنند که پلیس باید از تردد این کامیون در جاده ها جلوگیری کند.

• بر اساس اعلام سازمان حمایت از مصرف کننده ، شرکت ایران خودرو دیزل هر کدام از کامیونها را ۲۰ میلیون تومان گران تر فروخته است.

• یک راننده می گوید: فراخوان شده است که **ترمز ضد قفل نصب** کنند و در این فراخوان فقط **یک مخزن باد** اضافه می کنند که هیچ ارتباطی با ترمز و نقشی در کارایی و تقویت ندارد.

• علاوه بر وارد کنندگان این **ارابه های مرگ** ، باید به صراحت موسسه استاندارد را زیر سوال برد و پرسید آیا موسسه به وظیفه خود درست عمل کرده است ؟ اگر درست عمل نکرده چه کسی پاسخگوی جان های از دست رفته و معلولیت های همیشگی و خسارات جانی، مالی و روانی ای است که به شهروندان کشورمان وارد شده است ؟

• تدبیر حکم می کند از **تودد** این کامیون ها که قطعاً می تواند حوادث مرگبار دیگری را به وجود آورد ، به **طور کامل** جلوگیری شود و عدالت و انصاف نیز حکم می کند ضرر و زیان ناشی از این توقف را دستگاه ها و اشخاصی عهده دار شوند که با **بی کفایتی** و سودجویی خود ، این وضعیت اسفناک و مرگبار را در کشور به وجود آورده اند. مسوولان وارد کننده که در واقع **قاتلان یقه سفید** مردم بی پناه و بی گناه اند ، محاکمه و مجازات نمی شوند؟ چرا اینجا همه **خفه خون** گرفته اند؟

• هم اکنون ۱۲/۲ میلیون خودرو در کشور وجود دارد. این رقم در سال ۷۸، ۳/۴ میلیون دستگاه خودرو بود

• تریلرهای هوو در اوایل سال ۸۴ با مجوز موسسه استاندارد و سازمان حفاظت محیط زیست و تایید وزارت صنایع شماره گذاری شد که به اعتقاد پلیس ورود هوو و تردد آن به عنوان **تریلر** [منظورشان کشنده است] اشتباه بود و اواخر سال گذشته نیز پلیس در پی بررسی صحنه تصادفات این تریلرها اعلام کرد که این خودرو دارای **عیب اساسی در ترمز، پایداری و سیستم تعلیق** است و **ظرفیت پمپ باد** آن پایین بوده و با ۸ یا ۱۰ پدال **افت فشار** پیدا می کند.

• این تریلر تحمل فشارهای جانبی را ندارد و حتی اگر رفع عیب شود نیز مشکل به طور کامل مرتفع نمی شود و در سراسیمی ها با مشکلات جدی مواجه است. باید ظرفیت این خودرو به ۲۵ تن کاهش یافته و از **تریلی** [کشنده] به **کامیون** تبدیل شود

• هوو ها یک درصد حمل و نقل سنگین کشور را بر عهده دارند، اما **۵۵ درصد** سهم تصادفات را به خود اختصاص داده اند. هوو ها تنها در دو سال ۸۷ و ۸۸، ۳۲۰ نفر را به کام مرگ کشانده اند. پلیس ایران هوو را **ارابه مرگ** خوانده است.

• و اگر چند سال دیگر از سن آنها بگذرد با شرایط فعلی معلوم نیست این **ارابه های مرگ** چه کشت و کشتاری در جاده های کشور به راه می اندازند.

• در کوتاه مدت فراخوان و **تقویت در سیستم باد** و ترمز، جلوگیری از حمل مواد خطرناک و آتش زا و اعمال محدودیت های زمانی و مکانی برای این تریلرها در دستور کار قرار گرفته است. اما اقدام اساسی برای این تریلرها تغییر وضعیت و ظرفیت آنهاست که هم اکنون کارگروهی در حال بررسی این موضوع است.

• دستگاه قضایی هم **واردکننده** را به دلیل مشکلات این خودرو محکوم به پرداخت غرامت کرده است.

• این روند در تمام دنیا مرسوم است که تولیدکننده در پی بروز نقص فنی در خودرو، آن را **فراخوان** کرده و ضمن **عذرخواهی** از مالکان خودروها نسبت به رفع نقص اقدام کرده و خسارت وارده به مصرف کننده را پرداخت می کند..

• این امر نباید منجر شود مسوولان شرکت واردکننده با **زبان غرور** با مردم صحبت کنند و بگویند ایراد از **یدک خودرو** است ولی ما حاضریم حالا به یک شکلی پول و خسارت را پرداخت کنیم! **مردم صدقه نمی خواهند** و قطعاً تخلفی رخ داده که دستگاه قضایی حکمی را در این خصوص صادر کرده و باید خسارت وارده جبران شود

محراییان، وزیر صنایع و معادن در نشست خبری - دلیل تصادفات کامیون های هوو، **تریلرهای غیراستاندارد** است. به نظر می رسد موضوع کامیون هوو در رسانه ها جنبه **سیاسی** پیدا کرده و برخی در این باره حرف غیرتخصصی می زنند.

۸۹/۷/۲۸ - دنیای اقتصاد - هاشم یکه زارع، مدیر عامل ایران خودرو دیزل -

• **فراخوان دوم** کشنده های هوو حداکثر تا نیمه دوم آبان ماه آغاز خواهد شد. در این فراخوان

معایب تریلرهای غیراستاندارد و اثرات منفی آنها بر کشنده ها تا حد زیادی جبران خواهد شد

• فقط ۵ شرکت تولید کننده تریلر دارای تاییدیه موسسه استاندارد هستند.

• فراخوان های در حال اجرای ایران خودرو دیزل باید در پنج سال گذشته و در زمان مدیریت های قبلی انجام

می شد. در گذشته با تصادف هر هوویی همه حساس می شدند، اما پس از مدتی نیز حوادث به فراموشی سپرده

می شد

۸۹/۹/۲۳ - ابرار اقتصادی - یکه زارع، مدیر عامل ایران خودرو دیزل

• با اجرای طرح فراخوان و **بازبینی سیستم ترمز کامیون و تریلرها**، سوانح کشنده های هوو کاهش قابل

ملاحظه ای داشته است. به گونه ای که در آبان ماه کامیونهای هوو از نظر تعداد تصادفات در مقام چهارم قرار

گرفته اند. طبق آمار تنها ۰/۲ درصد از تصادفات آبان ماه مربوط به کامیونهای هوو بوده است. باید به نقش ۹۹/۸

درصدی دیگر خودروها در مقایسه با نقش ۰/۲ درصدی هوو توجه شود

۸۹/۹/۳۰ - جهان صنعت - بهادر کاظمی، معاونت نظارت بر اجرای استاندارد سازمان استاندارد

• اگر خودرویی از نظر کیفیت مشکل دارد نمی توان گفت که هر خودرو دیگری که آن تولید کننده به بازار

عرضه می کند مشکل دارد.

• ملاک ما برای تایید کامیون **فراز** پاس کردن استانداردهای لازم است و در صورت لزوم با توجه به سابقه

هوو ممکن است سخت گیری های بیشتری در مورد این کامیون شده و برخی استانداردها نیز تکرار شوند.

۸۹/۱۲/۱۹ - دنیای اقتصاد - سرهنگ محمد رضا مهماندار، فرمانده پلیس راه کشور

• شرکت وارد کننده هوو از ابتدای سال جاری نسبت به فراخوان برای تقویت و تعویض قطعات معیوب این

تریلر اقدام کرده است. بر این اساس **تردد تریلر های هوو بدون داشتن فراخوان از نوروز امسال**

ممنوع است [چرا اینقدر دیر؟].

۸۹/۱/۱۶ - شرق - نظر علی حاجی پاشا، معاون سازمان تعزیرات کشور

- در پرونده موسوم به هوو بیش از ۳۰۰۰ شاکی به دلیل گران فروشی شرکت ایران خودرو دیزل ثبت شده است و شرکت ایران خودرو دیزل محکوم به پرداخت ۲۸ میلیارد تومان به شکات شد. تا کنون ۱۲۰۰ نفر از شاکیان به طور میانگین از ۷ تا ۲۰ میلیون تومان مبالغ جریمه را دریافت کرده اند.
- ۹۰/۱/۲۸- جهان صنعت- سرهنگ جهانگیری، معاون مهندسی پلیس راهور
- بررسی انجام شده توسط پلیس راهنمایی و رانندگی نشان می دهد **تریلر فراز** که حدود چند ماه پیش وارد کشور شده همان هوو محصول یکی از شرکتهای چینی است.
- بر اساس آمارهای تریلرهای هوو در سال گذشته در بیش از ۴۰۰ تصادف موجب مرگ حدود ۴۰۰ نفر و مجروح شدن حدود ۸۰۰ نفر دیگر شدند.
- دغدغه اصلی پلیس موضوع ایمنی خودرو و حفظ جان مردم است، بر این اساس پلیس راهور ناجا درخواست انجام تست های تکمیلی را ارایه کرده که این تست ها هم اکنون در حال انجام است.
- مجوز شماره گذاری خودروها پس از تایید موسسه استاندارد و سازمان حفاظت محیط زیست صادر می شود، موسسه استاندارد باید **مسئولیت عواقب ناشی از شماره گذاری تریلر فراز** را بر عهده بگیرد.
- ۹۰/۲/۳- دنیای اقتصاد- عمل نکردن ترمز هوو در آزادراه قزوین - کرج در حوالی پل طالقان، باعث تصادف یک دستگاه اتوبوس و هفت خودروی سواری و یک دستگاه کامیونت شد و ۱۳ نفر زخمی شدند
- ۹۰/۲/۱۰- نشریه کارآمد- سردار احمدی مقدم، فرمانده نیروی انتظامی
- فرایند قانونی در کشور ما برای شماره گذاری تایید سازمان استاندارد است و توصیه ما اینست که در بحث ایمنی سخت گیرانه تر عمل کند. کامیون فراز از همان کارخانه هوو است ولی بسیاری از سیستم های آن ارتقا یافته و **ارتقای سیستم ایمنی این خودرو از نظر ما محرز است.**
- بهادر کاظمی، معاون سازمان استاندارد و تحقیقات صنعتی کشور- پس از بررسی ها و انجام تست کامل در **آزمایشگاههای اروپا** بر روی کشنده فراز و اعلام نتایج به این سازمان، سازمان استاندارد نیز تاییدیه خود را به پلیس راهور ناجا اعلام داشت تا پلیس نسبت به شماره گذاری این نوع کشنده اقدامات لازم را به عمل آورد.
- ابهامات به وجود آمده در خصوص کامیون فراز که به اشباه آنرا هوو نامیده بودند **کاملاً بی اساس** است. کامیون فراز با توجه به بهره گیری از سیستم های پیشرفته الکترونیکی، مجهز به سیستم کروز کنترل و محدود کننده سرعت و همچنین کلید مصرف اقتصادی در حالت بدون بار است. ضمن آنکه عیب یابی کامیون فراز با دستگاه های عیب یاب انجام می پذیرد.
- ۹۰/۲/۲۷- دنیای اقتصاد-
- با اعلام **نتایج مثبت آزمون فنی** موسسه بین المللی صدور استانداردهای بین المللی در خصوص کامیون فراز، آخرین مانع بر سر راه شماره گذاری این خودرو از میان برداشته شد.

● فراز با چهره‌ای کاملاً متفاوت به بازار عرضه خواهد شد. این محصول یک کامیون ۴*۶ کشنده با قدرت کشندگی (وزن ناخالص ترکیبی (GCW) برابر با ۴۹ تن است. موتور فراز از نوع WD615.96C مجهز به سیستم پیشرفته پاشش سوخت از نوع Common – Rail بوده .

● با قدرتی معادل ۳۸۰ اسب بخار سطح آلایندگی Euro III را پاس می‌کند .
● گیربکس HW18710T مجهز به کلید پنوماتیکی تغییر وضعیت سبک و سنگین با ۱۰ دنده جلو و ۲ دنده عقب

● سیستم ترمز این کامیون با بهره‌گیری از ۱۴۰ لیتر ذخیره انرژی باد در مخازن و پهنای کفشک ترمز بیشتر و همچنین بهره‌گیری از سیستم‌های پیشرفته ترمز ABS و ترمز کمکی EVB ترمز موتوری و خفه کن موتور (EB) کارآیی مطلوبی دارد .

● کامیون فراز با توجه به بهره‌گیری از سیستم‌های پیشرفته الکترونیکی، مجهز به سیستم کروز کنترل و محدود کننده سرعت و همچنین کلید مصرف اقتصادی در حالت بدون بار است.

● عیب یابی در کامیون فراز با دستگاه‌های عیب‌یاب الکترونیکی (Diagnostic Systems) انجام می‌شود.

۹۰/۲/۳۱- جهان صنعت- هوو

● در حال حاضر مشکل اصلی کامیون‌های کشنده در کشور استفاده رانندگان آنها از تریلر غیرمجاز و غیراستاندارد است. در تریلرهای غیرمجاز سیستم ترمز تریلر به خوبی عمل نکرده و موجب ایجاد فشار ناگهانی به کشنده هنگام ترمز و بعضاً ایجاد سانحه می‌شود.

● بنابراین جا دارد پلیس راهنمایی و رانندگی در کنار سختگیری‌های خود در شماره‌گذاری کشنده‌ها، به معضل **فعالیت تریلرهای غیراستاندارد** در کشور نیز توجه کرده و با اجرای قانونی از تردد کشنده‌های مجهز به تریلرهای غیرمجاز جلوگیری کند.

● شنیده‌ها حاکی از آن است که در یکی از جلسات کمیته کاهش آلودگی هوای تهران در اواخر سال گذشته که با حضور مدیر کل محیط زیست استان تهران و نمایندگان سایر دستگاه‌های عضو برگزار شده این مسئله که قرار است پیشنهاد ۵ ساله شدن مدت معاینه فنی خودروهای نو ۵ به مجلس ارائه شود به اطلاع آقایان مسئول رسیده است.

۹۰/۳/۲۹- دنیای اقتصاد، گسترش صنعت- سردار مومنی- رییس پلیس راهنمای و رانندگی

● لایحه معاینه فنی خودروها توسط دولت به مجلس ارسال شد و در صحن علنی یکی از نمایندگان پیشنهاد افزایش سن معاینه فنی خودروها را به ۵ سال داد که **به‌رغم مخالفت پلیس** این بند به تصویب رسید.

● امسال تلاش داریم خودروهای **وانت پیکان، وانت نیسان و روا** را از چرخه تولید خارج کنیم و جلوی شماره‌گذاری آنها گرفته شود.

- از ابتدای سال ۸۹ شماره گذاری کشنده هُوو به دلیل نقص های فنی متعدد و تصادفات فراوان مسدود شد، اما یکی از خودروسازان خودروی دیگری را تحت عنوان **فراز** که به اعتقاد پلیس و با توجه به مستندات موجود همان هُوو است را وارد کرده و درخواست مجوز شماره گذاری کرده است .

- این خودرو (فراز) **تاکنون مجوزهای موسسه استاندارد و سازمان حفاظت محیط زیست را دریافت کرده است**. اما پلیس اسنادی در دست دارد که نشان می دهد فراز همان هُوو است و به هیچ عنوان از ایمنی لازم برخوردار نیست؛ بنابراین به رغم داشتن مجوزهای لازم جلوی شماره گذاری این خودروها را گرفته ایم.

۹۰/۳/۳۱- جهان صنعت - سید حسین هاشمی، رئیس کمیسیون صنایع و معادن-

در قانون ارتقای کیفیت خودرو نیز قید شده که **مرجع تایید** استانداردهای خودرویی، موسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران است که این موسسه نیز استانداردهای این کشنده را تایید کرده است. بنابراین پلیس باید به تفاهمی که در خصوص شماره گذاری کشنده فراز با حضور مسوولان ارشد راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی در کمیسیون صنایع و معادن مجلس و نشست روسای کمیسیون های صنایع و معادن، اقتصاد و انرژی صورت گرفت، عمل کند.

قانون ملاک همه تصمیم گیری ها بوده و همه ما از جمله پلیس موظف به اجرای قانون هستیم.

۹۰/۴/۲- جهان صنعت- سرهنگ جهانگیری، معاون فنی مهندسی پلیس-

- با توجه به اظهارات اخیر موسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران که گفته بود من دلم بیشتر از سردار مومنی برای استاندارد و ایمنی کامیون فراز می سوزد باید گفت آقایان با همین دلسوزی برای کشنده هُوو مجوز شماره گذاری صادر و بعد مجدداً اعلام کردند که این خودرو ایرادات اساسی در ساخت تولید و بخش های مختلف دارداما معلوم نیست روی چه دلسوزی با وجود داشتن مشکلات اساسی مجوز شماره گذاری آنرا لغو نکردند. اگر پلیس در این مقوله ورود نمی کرد و جلو شماره گذاری این خودرو را نمی گرفت مشخص نبود این اژدهای چینی چه قتل و عامی را تا کنون در جاده های کشور رقم زده بودند.
- بر اساس آمارها تریلر هُوو در سال گذشته در بیش از ۴۰۰ تصادف موجب مرگ حدود ۴۰۰ نفر و مجروح شدن ۸۰۰ نفر دیگر شدند.

- پلیس با هیچ خودروسازی مشکل ندارد و فقط به فکر **حفظ جان و ایمنی مردم** است. تا زمانی که ضوابط پلیس در خصوص هر خودرویی رعایت نشود اجازه شماره گذاری آن خودرو صادر نمی شود هنوز هیچ مجوزی برای شماره گذاری فراز صادر نشده.

- هُوو کمی بیش از ۱ درصد خودروهای سنگین را تشکیل می دهد و ۱۰ درصد تصادفات و فوتی ها متعلق به آن است.

• ورود و شماره گذاری این خودرو اشتباه است. موسسه استاندارد با وجود تعهد برای اعزام خودروهای هوو مورد نظر (فراز) جهت تست تکمیلی در یکی از آزمایشگاه های معتبر **تا کنون هیچ گونه گزارشی** از جزییات مربوط به نحوه تست قطعات مورد نظر که بیشتر مرتبط با سیستم های ایمنی است ارائه نکرده

۹۰/۴/۱۶- جهان صنعت - حسین رحیمی، رییس پلیس راهور تهران

از هفته آینده **ممنوعیت تردد کشنده** هوو و آغاز می شود و آنها نمی توانند از بزرگراهایی مانند بعثت و آزادگان تردد کنند.

۹۰/۵/۱۹- روزگار- سعید لیلاز- معاون اسبق فروش ایران خودرو دیزل

• در دولت آقای خاتمی وقتی نوسازی ناوگان را در سال ۷۸ و ۷۹ شروع شد، در ابتدا بیش از **۸۰ تا ۸۵ درصد** قیمت کل خودرو را با بهره **۴ درصد** به خریدار وام می دادند.

• یک دستگاه FH12 حدود ۳۵ تا ۴۰ هزار دلار تمام می شد اما زمانی که به دلیل گران شدن یورو در برابر دلار و به دلیل تورم، این خودرو به ۹۰ هزار دلار رسید، بتدریج رقم این وام پایین آمد و به **۶۰ درصد** قیمت کل خودرو رسید و نرخ بهره هم از ۴ به **۱۷ درصد** رسید..

• دولت دیگر نمی توانست ۸۰ میلیون تومان پول بدهد که کسی کشنده بخرد. به همین دلیل تصمیم بر آن شد تا به دنبال چینی ها برویم. اولین گروه هایی که دنبال چین رفتند یک شرکت خصوصی بود، سپس یک خودرو ساز دولتی. ما سومین گروهی هستیم که سراغ چینی ها رفتیم و سریع تر از دیگران عمل کردیم. در واقع اولین گروهی که خودرو چینی وارد کردند ما بودیم. واردات خودرو از چین **یک ضرورت اقتصادی** بود.

• نه تنها ایران خودرو به سمت چین رفت بلکه کل خودروسازان به سمت چین رفتند، بلکه **اقتصاد ایران به سمت چین رفت**. به همین دلیل تمام فعالان اقتصاد ایران به سمت چین رفته اند وقتی وارد بازار چین شدیم دیدیم در برابر هر **سه کامیون چینی** می توانیم یک کامیون اروپایی بخریم. گرانی کامیونهای اروپایی باعث می شد **قیمت تمام شده حمل بار** آنقدر سنگین شود که دیگر حمل بار از بندرعباس به تهران امکان پذیر نباشد.

• ممکن است برخی منتقدان بگویند سازمان استاندارد زیر نظر وزیر وقت صنایع و معادن اداره می شد و می توانست با دستور وزیر اجازه ورود این کامیون را به ایران بدهد. بله از نظر سیاسی استاندارد مال ما بود اما آیا **نیروی انتظامی هم مال اصلاح طلبان** بود؟ چرا نیروی انتظامی جلوی رانگرفت و این خودرو را شماره گذاری کرد؟ هنوز هم مشتریان هوو اعتراض ندارند تنها گروه خاصی از داخل دولت اعتراض دارند. هنوز بعد از ۶ سال من نشنیده ام کسی از قیمت خودرو شاکی باشد. ممکن است عده ای بگویند عمر مفید این خودرو پایین است.

- ما در سال ۸۳ به جایی رسیدیم که با پولی که در بازار بود دیگر کسی کامیون نمی خرید. فروش به زیر ۱۰۰۰ دستگاه در سال رسیده بود. بازار سازی کردیم و رفتیم خودرو ارزان آوردیم با ظرفیت لیزینگی، یک شبه ۷۰۰۰ دستگاه از این خودروها را بفروشیم. ۵ میلیون تومان پیش پرداخت می دادند. ولو بنز آن زمان ۱۱۰ میلیون تومان بود باید ۲۵ میلیون تومان پیش پرداخت می دادید. ولی ما کاری کردیم که طرف با ۶۰ میلیون تومان کامیونی بخرد که از نظر عملکرد با کامیون ۱۲۰ میلیونی فرقی نداشت.
- شما تصور کنید اگر می خواستید با یک ماشین ۲۰۰ میلیون تومانی ۲۰ تن هندوانه را از جهرم به تهران بیاورند قیمت تمام شده آن چقدر بود؟
- اگر می خواستیم ساخت داخل کنیم قیمت تمام شده خودرو به جای کاهش، افزایش پیدا می کرد. این نقض در سیاستگذاری در ایران است که تعرفه واردات خودرو سواری ۹۰ درصد است و تعرفه واردات خودروهای تجاری ۱۵ درصد.
- ما از ۵۳ میلیون تومان شروع کردیم. من ظرف دو روز متوجه شدم بازار سیاه عظیمی ایجاد شد. من دیدم حواله خودرویی که خریداری می شد ۵ میلیون به خرید و فروش می رسید و از آنجایی که همه زندگی ام را در مبارزه با فساد اقتصادی سپری کرده ام همان شب تصمیم گرفتم قیمت را ۶۰ میلیون تومان کنیم.
- در وزارت صنایع، بخشنامه داریم که خودروهای وارداتی در صورتی که پیش فروش نشده باشند می توانند در حاشیه بازار قیمت گذاری شوند ما این کار را کردیم در حالی که ۹۰ درصد سهام مان هم متعلق به دولت بود و مالیاتش را هم به دولت می دادیم.
- ما دنبال بازار چین رفتیم و احساس می کنم خدمت بزرگی در جهت تثبیت قیمت حمل و نقل برداشته شد. هدفمند کردن یارانه ها بدون ۳۰۰ هزار کشته ای که الان در بازار است اصلن امکان پذیر نیست.
- تصادفات دلیل فنی داشت. اولاً اریلهایی که روی اینها نصب می شد غیر استاندارد بود. ثانیاً در ابتدا بخش مهمی از راننده های این خودرو راننده هایی بودند که تجربه در حمل و نقل سنگین نداشتند.
- مجموع ظرفیت تولید لاستیک خودرو در ایران ۵۰ هزار تن در سال است در حالی که یک کارخانه در مالزی سالی ۲۵۰ تن ظرفیت تولید دارد چطور ممکن است شما فکر کنید ما با این مقیاس تولید می توانیم اقتصادی باشیم؟

۸۵/۱۱/۲۹-جهان صنعت-سرهنك عليرضا اسماعيلي،رئيس پليس راه کشور:

• علت وقوع تصادف ۲۴/۷ درصد کل تصادفات، **انحراف به چپ** بوده است ۶۰ درصد تصادفات در ۳۰ کیلومتری شهرها اتفاق افتاده است.

۸۷/۴/۲۰-اعتماد-عليرضا خسروي، سردبير خبر گزارى جمهورى اسلامى - به نقل از پليس راه کشور در ۸۷/۴/۱۹

• در سال ۸۶ حدود **یک سوم** مرگ های ناشی از تصادفات جاده ای یعنی ۶۶۵۰ نفر در تصادفات جاده ای بر اثر **خواب آلودگی** کشته شده اند.به همین دلیل تصادفات و **حوادث ناشی از خواب آلودگی را جز مرگبارترین تصادف ها** می دانند.

۸۷/۵/۲۹-جهان صنعت -عباس محمود آبادى، معاون اداره کل ایمنی و ترافیک سازمان راهدارى

• دو نمونه گیری کنترل نامحسوس در جاده های کشور، یکی در طول سال ۸۶ و دیگری در سه ماه اول سال ۸۷ انجام گرفت.نتایج آن بشرح زیراست

سه ماهه ۸۷ مورد ۱۲۳۳۲	سال ۸۶ مورد ۳۳۴۵۵	
#۶۱/۳	۴۹/۷	سبقت غیر مجاز #
۸/۵	۸/۰	تجاوز به چپ #
۶/۷	۵/۴	سرعت غیر مجاز
۲/۴	۰/۷	نقص فنی
۱۷/۶	۱۱/۶	کمربند ایمنی
۳/۵	۲۴/۵	سایر #بخوانید باریک بودن جاده

۸۷/۱۱/۸ سرمایه- سرهنك عليرضا اسماعيلي، فرمانده پليس راه کشور-

• **۳۰ درصد** مرگ های تصادفات جاده ای کشور به دلیل **نیستن کمربند ایمنی صندلی عقب** یا عدم وجود این وسیله ایمنی بوده است.

۸۷/۱۲/۴- سرمایه- وحید نوروزی، مدیر عامل معاینه فنی خودرو-

• حدود ۳۰ درصد خودروهایی که مورد معاینه فنی قرار گرفته اند، در بخش **ترمز و همراستایی محورها** و کمک فنرها رد می شوند

۸۷/۱۱/۲۳- سرمایه- محمد رویانیا- بعد از سرعت و سبقت غیر مجاز در جاده ها، سومین عامل تصادف جاده ای **اعتیاد** راننده به ماده مخدر یا شرب مشروبات الکلی است.

۸۷/۱۲/۱۰- دنیای خودرو- سرهنگ میر بهرسی، رئیس مرکز فرماندهی و کنترل راهنمایی و رانندگی کشور-

• **۷۰ درصد فوتی** ها ناشی از تصادف موتورسیکلت بر اثر ضربه مغزی است و این به خاطر آن است که یا **کلاه ایمنی** ندارند و یا اینکه متاسفانه کلاه های موجود در بازار استاندارد و ایمن نیست.

۸۸/۱/۲۴- دنیای اقتصاد- سردار رویانیا- بیشترین عوامل بروز تصادف در سال ۸۷ عبارتند از:

- سبقت غیر مجاز ۲۵ درصد
- عدم رعایت فاصله طولی ۲۲ درصد
- سرعت غیر مجاز ۲۰ درصد

۸۸/۲/۲۴- اعتماد- دکتر سیاوش صحت، دبیر علمی جامعه جراحان ایران-

• از مجموع ۷/۵ میلیون موتورسیکلت کشور فقط ۶ میلیون دارای پلاک ملی هستند و ۱/۵ میلیون از آنها هنوز پلاک نشده اند

• دومین علت مرگ و میر در جامعه موتورسیکلت سواران هستند که در ۴۰ درصد تصادفات به صورت مستقیم و غیر مستقیم نقش دارند.

۸۸/۵/۱۰- جهان صنعت- سرهنگ علیرضا اسماعیلی، فرمانده پلیس راه کشور- حدود ۷۰۰۰ **سرنشین عقب** خودروها طی سال گذشته در تصادفات کشته شدند که **کمر بند ایمنی** خود را نبسته بودند.

در کشورهای اروپایی و صنعتی جهان حدود ۳۰ درصد مرگ و میر و صدمات جدی ناشی از تصادفات مربوط به **سرنشینان عقب خودروها** بوده است.

• اخیراً اتحادیه اروپا استفاده از **کمر بند ایمنی** اتوبوس ها و مینی بوس های بین شهری را اجباری کرده است. با استفاده از کمر بند ایمنی می توان خطر مرگ را از ۴۳ تا ۶۵ درصد کاهش داد.

• بر اساس آمار یونیسف بستن **کمر بند ایمنی** خطر مصدومیت و خطر مرگ در حوادث رانندگی را ۴۰ تا ۶۰ درصد کاهش می دهد. استفاده از صندلی ایمنی نوزاد و کودک در خودروها، آمار مرگ و میر نوزادان در حوادث رانندگی را ۷۱ درصد و کودکان را ۵۴ درصد کاهش می دهد.

۸۸/۶/۱۵- دنیای اقتصاد- سرهنگ علیرضا اسماعیلی، رئیس پلیس راه کشور-

تحقیقات کارشناسان پلیس راه کشور در تمام جاده ها نشان می دهد که **سرنشینان صندلی عقب خودرو**،

۳۰ درصد قربانیان تصادفات جاده ای را تشکیل می دهند. که با بستن **کمر بند ایمنی** این میزان کاهش می یابد.

۸۸/۹/۱۶-جهان صنعت-سردار مومنی- رییس پلیس راهور ناجا- اگر بستن **کمربند عقب** خودروها الزامی

شود سالانه **۲ هزار نفر** از تعداد کشته های تصادف در کشور کاسته می شود

۸۸/۷/۲۷-جهان صنعت-عباس محمود آبادی، معاون دفتر ایمنی و ترافیک سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای-

• تعداد کشته ها به ازای ۱۰ هزار وسیله نقلیه در کشور ما ۱۱/۲ است و سال قبل نیز ۱۲ بود. میانگین جهانی ۸ نفر و در ترکیه و عربستان حدود ۷ است.

دلایل تصادف- عدم توجه به جلو ۲۵٪

عدم توانایی در کنترل ۱۶٪

عدم رعایت حق تقدم ۱۲٪

انحراف به چپ ۹٪

سرعت غیر مجاز ۶٪

۸۸/۱۰/۳۰-دنیای اقتصاد- سرهنگ حسین منوچهرپارسا-

• بر اساس تحقیقات انجام شده، در کشورهای صنعتی ۹۰ تا ۹۵ درصد سوانح به علت اشتباهات راننده **۳ ثانیه**

قبل از وقوع تصادفات روی می دهد.

• هر راننده هنگام حرکت با سرعت ۶۰ کیلومتر، در هر ۵ یا ۶ دقیقه دچار یک اشتباه می شود و چنانچه سرعتش

را به ۸۰ کیلومتر در ساعت افزایش دهد در هر ۳ یا ۴ دقیقه یک اشتباه می کند.

• ۳۲ درصد تصادفات از سمت راننده، ۱۶ درصد از سمت شاگرد، ۱۶ درصد از روبه رو، ۶ درصد از عقب و ۲۰

درصد از کناره ها روی می دهد. ۱۰ درصد تصادفات نیز منجر به واژگونی خودرو می شود.

۹۰/۳-علیرضا اسماعیلی، فرمانده سابق پلیس راه کشور-

• هر فرد با نوع رانندگی خود در واقع جلوه ای از **شخصیت** خود را نشان می دهد و برخی از رفتارهای

ناهنجار که در رانندگی دیده می شود ناشی از **عوامل روانی** است.

• اصولاً **رفتار پر خاشگرانه** نوعی تخلیه فشارهای درونی است. وقتی معابر و خیابانها پاسخگوی تعداد

خودروها نیستند، آستانه تحمل رانندگان کاهش می یابد و باعث رفتارهای خشونت آمیز در راننده می شود.

تغییر مسیر ناگهانی و خطرناک، سبقت غیر مجاز، بوق زدن مکرر، اشغال طولانی خط سبقت و..

علت ۴- نقص فنی خودرو

۸۷/۵/۳۱- جهان صنعت- سردار رویانیان، رییس پلیس راهنمایی و رانندگی -

سقف اکثریت خودرو ها به علت ضعف ساخت به گونه ای است که با یک **واژگونی** باعث کشته شدن سرنشینان خودرو می شود.

۸۷/۶/۱۴- دنیای اقتصاد- مهرداد بذرپاش، مدیر عامل سایپا-

• از ۱۷ هزار و ۴۲۴ تصادف ثبت شده در ۹ ماهه اول سال گذشته، فقط ۲۲۰ مورد به عنوان **نقص فنی** خودرو ها ثبت شده است.

• اینکه گفته می شود که بسیاری از سوانح رانندگی به دلیل پایین بودن کیفیت خودروهای داخلی است را قویا تکذیب می کنم

• نباید با این حرف ها با صنعت خودرو **شوخی** کرد، زیرا در حال حاضر ۳/۶ درصد تولید ناخالص داخلی به این صنعت اختصاص دارد و این گفته ها تنها به این صنعت ضربه می زند.

۸۷/۱۱/۸- دنیای اقتصاد- سردار رویانیان-

• ۴۴ درصد تصادفات منجر به **واژگونی** و فوت مربوط به دو خودروی پیکان و پراید {با ۵۵٪ سهمیه}.

۸۷/۱۱/۲۱- دنیای اقتصاد- سرتیپ پاسدار اسماعیل احمدی مقدم، فرمانده نیروی انتظامی ج.ا.ا -

• برخی خودروهای تولیدی در کشور ناایمن است. متأسفانه برخی خودروهای تولید داخل با یک **واژگونی ساده**، موجب مرگ همه سرنشینان آن می شود.

۸۷/۱۲/۳-۸۷/۱۲/۱- دنیای خودرو- سرهنگ سید محسن میر بهرسی، رئیس مرکز کنترل ترافیک راه های کشور-

• حدود ۱۶ درصد از تصادفات در ایران مربوط به یکی از خودروهای پر تیراژ ساخت داخل است که هم اکنون ۲/۵ میلیون از این خودرو در سطح کشور تردد می کند. [اینکه خوب است که ۲۵٪ خودروها ۱۶٪ تصادفات را دارند].

• **کارشناسی فنی** به جهت همراه نداشتن **تجهیزات** به منظور بررسی فنی علت تصادف و رسیدن به واقعیت میسر نمی باشد.

• **وظیفه پلیس راهنمایی، بررسی نقص فنی خودرو در تصادفات نیست.** به این دلیل علت تصادفات ثبت نمی شود. اینکه عامل تصادف نقص فنی خودرو بوده، یا استاندارد نبودن جاده، هیچ گاه مشخص نمیشود.

۸۸/۲/۲۱- سرمایه- سردار رویانیان، رییس پلیس راهنمایی و رانندگی -

در بحث پیگیری راهنمایی و رانندگی برای آتش سوزی خودرو پژو ۴۰۵ حدود ۱۷ قطعه و موضوع نقص خودرو ریو ۶۹ قطعه تعویض شد همچنین در بحث پراید کمربند ایمنی خودرو اصلاح شد و در مورد کشته های هوو

هم اکنون ترمز ABS روی آنها نصب شده است. در گروه خودروسازی سایپا در سال جاری برای ۱۰۰ هزار پراید، ترمز ABS نصب می شود که پذیرفته نیست و باید تمامی پراید تولیدی به این ترمز مجهز شوند.

۸۸/۴/۲۰- جهان صنعت- محمد رویانیان- رییس پلیس راهنمایی و رانندگی

• موسسه استاندارد به جای دفاع از ایمنی خودروها با **نادیده گرفتن** مصوبات ابلاغی دولت در این زمینه به **روابط عمومی خودروسازان** تبدیل شده است.

• موسسه استاندارد باید از ارتقای کیفیت و ایمنی خودروها حمایت کند نه از خودروسازان. توصیه ما به موسسه استاندارد این است که با تعامل با پلیس، سازمان حفاظت محیط زیست، سایر دستگاه ها، دانشگاه ها و مراکز دانشگاهی به رسالت حقیقی خود به طور صحیح عمل کند..

۸۸/۴/۲۸- دنیای اقتصاد- نظام الدین برزگری- رییس سازمان استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران-

• گفته های سردار رویانیان **غیر استاندارد** است و من پاسخی برای وی ندارم

• اظهارات پلیس راهور ناجا به دلیل متناقض بودن آمارهایش، غیر استاندارد است، آقای رویانیان یک روز ۷۰ درصد تصادفات جاده ای را به نا امن بودن راه های کشور ربط داده و روز دیگر نیز آن را به گردن موتورسواران یا کیفیت خودروهای داخلی می اندازد، به نحوی که چنانچه درصدهایی را که وی ارائه می دهد با هم جمع کنیم به جای ۱۰۰ درصد، ۱۷۰ درصد خواهد شد.

۸۸/۵/۶- دنیای اقتصاد- وحید مرنندی مقدم- مدیر کل نظارت بر اجرای استاندارد موسسه استاندارد -

• براساس مصوبه **کمیته ناوگان** که در سازمان استاندارد تشکیل می شود طرح الزام به نصب ترمز ABS و ایربگ (کیسه هوا) باید از ابتدای برنامه پنجم یعنی از ابتدای سال ۸۹ اجرایی شود.

• طرح الزام به نصب ترمز ABS و ایربگ در کمیسیون امور زیربنایی صنعت و محیط زیست به تصویب رسید اما از سوی دفتر ریاست جمهوری ابلاغ نشده است.

• بر اساس قوانین مصوب باید به خودروسازان فرصت کافی برای تجهیز خطوط تولید یا تامین قطعات مورد نیاز داده شود که این امر نیز به منزله ابلاغ مصوبه چند ماه زودتر از زمان اجرای آن به خودروسازان است

۸۸/۵/۷- دنیای اقتصاد- با رفتن سردار رویانیان پرونده اختلافات زنجیره ای پلیس راهنمایی و رانندگی با وزارت صنایع و معادن، موسسه استاندارد و خودروسازها را باید مسدود شده تلقی کرد؟

۸۸/۵/۱۱- دنیای اقتصاد- سرهنگ میربهرسی، رییس مرکز کنترل ترافیک و فرماندهی پلیس راه کشور-

• در حال حاضر خودروهای پراید، وانت نیسان و کامیون هوو خطرناک ترین خودروهای کشور هستند.
• پراید در جاده ها ۲۴ درصد حوادث و ۳۵ درصد واژگونی ها در جاده ها را به خود اختصاص داده است

● **سالانه بیش از ۵۵۰۰ نفر که در حوادث موتورسیکلت جان خود را از دست می دهند که ۲۳ درصد حوادث فوتی کشور است.**

● **وانت نیسان تنها ۲ درصد از خودروهای کشور را تشکیل می دهد اما در ۵/۶ درصد از حوادث فوتی و جرحی کشور نقش دارد.** (میزان تردد روزانه آنها رادر آمارتان دخالت داده اید؟)

۸۸/۶/۲۲- جهان صنعت - سرهنگ علیرضا اسماعیلی، رییس پلیس راه کشور -

● **سال گذشته ۱۵۶ هزار فقره تصادف در جاده های کشور ثبت شد.**

● **سهم مشکلات مربوط به جاده ها در تصادفات ایران ۳۰ درصد ، سهم اشتباهات انسانی ۵۲ درصد و سهم**

نواقص فنی خودرو ۱۳ درصد است.

۸۸/۸/۱۱- جهان صنعت - سرهنگ هاشمی، رییس پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ -

● **باعث تاسف است که خودروسازان داخلی حتی در ترمزهای معمولی، چرخ عقب خودرو را نیز به صورت دیسکی در نمی آورند که تنها هزینه ای معادل ۳۰ هزار تومان دارد.**

● **فرمان وانت نیسان که بیش از ۴۰ سال از تولید آن در کشور می گذرد هنوز به صورت نیزه ای تولید می شود. چنانچه چرخ در چاله یا دست انداز بیفتد به طور حتم میج دست راننده خواهد شکست یا اگر خودرو با مانع از روبرو برخورد کند فرمان به صورت مستقیم به داخل سینه راننده اصابت و موجب مرگ وی می شود.**

● **مدرن ترین خودروهای کشور ما که دارای ایربگ هستند شامل نیم تنها بالای بدن می شوند در صورتی که امروزه در کشورهای پیشرفته دنیا داخل اتومبیل ها از نوک پنجه پا دارای کیسه هواست.**

۸۸/۹/۱۶- جهان صنعت - سردار احمد رضا رادان، جانشین فرمانده نیروی انتظامی -

● **خودروسازان باید نسبت به ارایه بسته های ایمنی به همراه خودروهای تولیدی خود اقدام کنند. مگر سر جمع هزینه این بسته ها بیش از ۴۰ هزار تومان می شود که حاضر نیستیم برای حفظ جان مردم آنها را روی خودروها بگذاریم؟**

۸۸/۹/۲۳- جهان صنعت - سلیمانی، قائم مقام محصول و کیفیت ایران خودرو

بر اساس جدول زمان بندی شده تمام محصولات ایران خودرو تا شهریور ماه سال آینده به ترمز ضد قفل مجهز خواهند بود.

۸۸/۹/۲۳- جهان صنعت - محسن مهرابی - رییس پلیس ترافیک شهری -

● **کارخانجات سازنده خودرو بنا بر مصوبه هیات دولت موظف بودند از آغاز اردیبهشت ماه ۸۸ نسبت به مجهز کردن خودروها به سیستم ضد قفل اقدام کنند.**

● **به موجب دستور سردار مومنی ، ریاست پلیس راهور ناجا مقرر شده که تمامی کارشناسان تصادف در صورتی که هنگام رسیدگی به تصادف ، عمل نکردن ترمز را به عنوان یکی از علل وقوع یا تشدید سانحه تشخیص دادند**

در صورتی که تاریخ تولید خودرو از اردیبهشت ۸۸ به بعد باشد باید سهم کارخانه سازنده در پرداخت خسارت را در کروکی تعیین کنند و به مراجع قضایی ارایه دهند.

• آزمایشات نشان داده اند خط ترمز خودروهایی که سیستم ترمز معمولی دارند در سرعت ۸۰ کیلومتر ۱۲ تا ۱۴ متر است و اگر این خودرو مجهز به ترمز ضد قفل باشد خط ترمز آن **حداکثر ۲ متر** خواهد بود.

۸۸/۹/۲۸- اعتماد- سرهنگ اسماعیلی، فرمانده پلیس راه-

سهم جاده ها ۳۵ درصد، **وسیله نقلیه ۱۳ درصد** و انسان ۵۲ درصد در تصادفات جاده ایی است.

۸۸/۱۰/۲- گسترش صنعت- نجم الدین- مدیر عامل ایران خودرو-

• در دنیا قانونی به نام اجباری بودن نصب ترمز ABS وجود ندارد. در پارلمان اروپا در سال ۲۰۰۹ قانونی برای الزام نصب ESP که سامانه کنترل پایداری خودرو است تدوین شده که ABS را نیز در بر می گیرد اما این قانون از سال ۲۰۱۲ الزامی است و البته منوط به ساخت بزرگراه های استاندارد نیز شده است بنابراین هیچ قانونی به این مضمون در حال اجرا نیست.

• در کمیته ناوگان وزارت راه و ترابری که به ریاست سازمان استاندارد برگزار شده نماینده راهور ناجا اظهار کرده از ۳۷ هزار تصادف مورد بررسی ۱۳۷ مورد مربوط به نقص فنی ترمز بوده که سه دهم درصد تصادفات است و رقم ناچیزی می باشد.

۸۸/۱۰/۱۰- همشهری، سرهنگ اسماعیلی، فرمانده پلیس راه کشور-

• بر اساس گزارشات کارشناسان پلیس راهنمایی و رانندگی کشور **علت ۱۳ درصد تصادفات منجر به فوت** در ایران مربوط به **نقص فنی خودروهاست**.

• علاوه بر نقش ۱۳ درصدی تصادفات منجر به مرگ ناشی از نقص فنی خودرو، ۲۵ درصد تصادفات منجر به فوت کشور نیز به صورت **غیر مستقیم** با نقص فنی خودرو ارتباط دارد.

• در تمام دنیا دو موضوع ایمنی فعال و غیر فعال در خودرو مد نظر قرار گرفته می شود.

• **ایمنی فعال** کمک به **پیشگیری از تصادفات** می کند. به همین علت است که شرکتهای بزرگ خودروساز در جهان به ترمزهای الکترونیکی روی آورده اند و ما در ایران هنوز بر سر نصب ترمز ABS بحث می کنیم.

• **ایمنی غیر فعال** مانند نصب کیسه هوا برای زمانی است که خودرو تصادف می کند و نصب این تجهیزات باعث **کاهش شدت تصادف** می شود.

۸۸/۱۰/۱۰- گسترش صنعت- برزگری، رییس موسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران

• یک برنامه استراتژیک برای **کمیته ناوگان** تدوین شده که خوشبختانه مورد تایید همه دستگاه ها قرار گرفته و موسسه در نظر دارد آن را به طول کامل پیگیری کند.

• بحث جاده و راه ها و بحث خطای انسانی و عدم رعایت مقررات از علل اصلی مرگ و میر و تصادفات است و **ایمنی ناوگان خودرو** بحث بعدی است

بر اساس آمارهای ارائه شده **۱۳ درصد تصادفات به نقص فنی خودرو** بر می گردد. البته باید در نظر داشت که اکثر تلفات فعلی به خودروهای تولید شده جدید مربوط نمی شود بلکه مربوط به خودروهای فرسوده است.

۸۸/۱۰/۱۲- گسترش صنعت- سردار مومنی، پلیس راهور ناجا در مورد ABS گزارش می دهد:

• به رغم مکاتبات و دادن مهلت برای رفع مشکل نصب ABS از سوی شرکت سازنده هیچ اقدامی صورت نگرفته است و پلیس هم برای حمایت از سلامت جان افراد تنها قانون را رعایت می کند. نصب ترمز ضدقفل موضوعی فنی است که با اجبار و تهدید نمی توان نتیجه دلخواه را از آن گرفت.

کیوان وزیری، نماینده ایران خودرو در اخذ استانداردهای خودرویی گفت زمانبر بودن نصب ABS بر روی ۴۰۵ به علت عدم پیش بینی سیستم ترمز ضدقفل در طراحی اولیه پژو ۴۰۵ است.

نجم الدین، مدیر عامل ایران خودرو- در یک نشست خبری **سند توافقنامه پلیس راهور و این شرکت را رو کرد**

که در آن سردار مومنی و جواد نجم الدین زیر جدول زمانبندی خودروها را که در آن تا پایان سال آینده به ایران خودرو مهلت داده شده بود، امضا کرده بودند. اما چند ساعت بعد رئیس پلیس راهور ناجا آن را رد کرد و امضای خود را تنها در مورد جدول زمانبندی وانت بار دو قابل استناد دانست و همچنان بر عدم شماره گذاری پژو ۴۰۵، روآ و تندر ۹۰ تاکید کرد

محسن صالحی نیا، مدیرکل دفتر صنایع ماشین سازی و نیرومحرکه وزارت صنایع و معادن و ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت باید در خصوص زمان بندی ABS اظهار نظر کنند و پلیس راهور ناجا تنها مجری مصوبات است. وزارت صنایع و معادن جدول زمانبندی نصب ترمز ضدقفل روی محصولات خودروسازان داخلی را برای پلیس راهور ناجا ارسال کرده است.

۸۸/۱۰/۱۵- دنیای اقتصاد- احمد رضا رادان، جانشین فرمانده نیروی انتظامی -

تضمین می کنیم اگر خودروسازان جدول زمان بندی ABS را اجرا نکنند شماره گذاری خودروهایشان دوباره متوقف می شود.

۸۸/۱۱/۲۹- همشهری- برزگری، رییس استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران

پلیس بارها اعلام کرده **که نقص فنی خودرو** نقش زیادی در بروز تصادفات جاده ای دارد اما تا کنون آماری در این زمینه منتشر نکرده است. از **۲ سال پیش** در کمیسیون ایمنی راه ها پیگیر این هستیم تا پلیس آمار تصادف

ها و کشته های حوادث جاده ای را که ناشی از نقص فنی خودروهاست به ما ارائه کند اما تا کنون هیچ آماری در این زمینه ارائه نشده است. در آمار مربوط به نقص فنی خودرو، نوع و سن خودرو باید گزارش شود. گزارش هشتمین کمیته ناوگان در تاریخ ۸۶/۶/۲۶ بند ۲= معاونت محترم عملیات ترافیکی راهنمایی ناچار آمار تصادفات خودروها را در سال ۸۵ تعداد ۸۱۱۰۰۰ فقره اعلام نمود که حدود ۱۳۰۰۰ فقره] دو صدم در صد [ناشی از نقص فنی خودروها بوده است

-آتش سوزی

۸۱/۱۰/۰۳-جمهوری-مدیرعامل آتش نشانی تهران: نصب خاموش کننده حریق در خودروهای ساخت داخل باید اجباری شود. هر ساله بین ۴۰۰ تا ۶۰۰ خودرو دچار آتش سوزی شده اند.

۸۲/۷/۲۲-شرق- حمید عرب زاده رییس دایره بررسی علل حریق و سوانح سازمان آتش نشانی تهران :

دلایل اصلی حریق اتومبیل های جدید ، نامناسب بودن جنس باک خودرو ها است که موجب پارگی باک در هنگام تصادفات می شود . قسمت های سوخت رسانی و برق نیز موجب حریق می شوند

۸۲/۷/۲۲-شرق- حمید عرب زاده رییس دایره بررسی علل حریق و سوانح سازمان آتش نشانی تهران : از ۱۰۰ مورد آتش سوزی طی سه ماهه ابتدای سال ۸۲ ، ۸۰ مورد حریق خودرو های جدید شخصی ثبت شده است.

• دلایل اصلی حریق اتومبیل های جدید ، نامناسب بودن جنس باک خودرو ها است که موجب پارگی باک در هنگام تصادفات می شود . قسمت های سوخت رسانی و برق نیز موجب حریق می شوند.

آمار فوت شدگان سه ماه اول بر اثر حریق و تصادفات رانندگی ۴۷ مورد بوده که علل آن در نبود موارد ایمنی وسایل اولیه برای اطفای حریق بر شمرده شده است.

۸۴/۰۴/۰۵-پول-عرب زاده، رییس بررسی علل حریق و حوادث سازمان آتش نشانی تهران: وجود نقص فنی در خودروهای تولید داخل کشور به افزایش شمار حریق خودروها منجر میشود.

۸۶/۳/۵-کارآمد-جهانگرد، معاون کیفیت ایران خودرو:

ایران خودرو طرح ارتقای سامانه سوخت رسانی خودروهای ۴۰۵، پارس و سمند مدل ۸۳ و ۸۴ را بطور رایگان از نیمه دوم فروردین ۸۶ شروع کرد.

۸۵/۰۷/۰۴-جهان اقتصاد-دکتر عارف نوروزی، قائم مقام ارشد گروه صنعتی ایران خودرو:

اظهارات غیر واقعی اعلام شده در خصوص پژو ۴۰۵ را از مراجع قانونی پیگیری می کنیم. مدعیان موضوع باید برای اثبات ادعایشان، تمامی مستندات و گزارش های فنی خود را به ایران خودرو ارائه دهند.

۸۵/۰۷/۰۴-جهان اقتصاد-دکتر منطقی، مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو:

• بروز هرگونه جرح، فوت و یا سوختگی در اثر عیوب خودروی ۴۰۵ را رد می کنم.

۸۵/۰۷/۰۴-جهان صنعت-منطقی، مدیرعامل ایران خودرو:

• نیروی انتظامی در تاریخ ۲۵ مردادماه امسال با ارسال نامه ای به ایران خودرو نسبت به بروز حریق در خودروهای

پژو ۴۰۵ ایران خودرو اعلام نگرانی کرد و خواهان بررسی این موضوع از سوی این شرکت شد.

• آتش سوزی پژو ۴۰۵ هیچ گونه تلفات جانی در بر نداشته و بحث تلفات جاده ای از این موضوع مجزاست.

• با وجود فراخوان های گسترده هنوز ۳۰ درصد مشتریان ایران خودرو برای بازبینی سیستم سوخت رسانی

خودروهایشان به تعمیرگاه های مجاز ایران خودرو مراجعه نکرده اند. هزینه مستقیم طرح فراخوان ۱۰ میلیارد

تومان برآورد شده است

۸۵/۰۷/۰۶-جهان صنعت-محمد کامجو، رئیس مرکز تحقیقات ایران خودرو:

• از مدت ها قبل با معرفی کارشناسانی به نیروی انتظامی خواستار آن شده ایم که نمونه هایی از خودروهای دچار

حریق شده توسط کارشناسان ایران خودرو نیز مورد بازبینی قرار گیرند اما نیروی انتظامی در این زمینه همکاری

نکرد ضمن آنکه تاکنون هیچ گزارشی از نیروی انتظامی مبنی بر ایراد باز نشدن در و پنجره خودروهای ۴۰۵ در

تصادفات ارائه نشده است. [به نامه سرگشاده به سرپرست پلیس راه مراجعه شود

۸۵/۹/۲۱-اعتماد-سردار رویانیا، رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی:

• فرماندهی صحنه تصادفات به پلیس راه واگذار شد.

• از این پس در کلیه سوانح سازمان های مختلف اعم از اورژانس، هلال احمر و راهداری موظف به هماهنگی

اقدامات خود با فرمانده پلیس حاضر در صحنه خواهند بود.

۸۵/۹/۲۱-اعتماد-سردار احمدی مقدم، فرمانده ناجا:

حوادث منجر به آتش سوزی در جهان متداول است و وظیفه پلیس نیز انعکاس مساله به مجامع دارای صلاحیت

رسیدگی است. ما هیچ شکایتی از خودروسازان داخلی به لحاظ وجود نقص فنی در خودرو و حوادث ناشی از

آن نداریم در این زمینه یا مردم کشور به عنوان شاکی خصوصی اقدام می کنند یا دادستان کل کشور به عنوان

مدعی العموم.

۸۵/۹/۱۸-همشهری: بسته شدن درهای پژو ۴۰۵ پس از تصادف با یک تریلر، باعث حادثه وحشتناکی شد که ۴ سرنشین

خودرو زنده زنده در آتش سوختند.

• کارشناسان پلیس راه خراسان رضوی با حضور در محل حادثه به بررسی های تخصصی دست زده و علت تصادف را انحراف به چپ از سوی راننده تریلر و قصور و تعلل در رعایت نظامات دولتی و ایمنی در تولید پژو ۴۰۵ اعلام کردند.

• سرپرست پلیس راه کشور گفت: **مدیرعامل ایران خودرو مقصر اصلی حادثه است.**

۸۵/۹/۱۹-جهان صنعت-غلامرضا حاجی خانی،مدیرتضمین کیفیت شرکت ایران خودرو:

• شدت برخورد خودروها به حدی بود که آسیب جدی به ناحیه موتور و کابین وارد شده و باتوجه به آثار باقیمانده،نقص فنی موجب حریق نشده است.

• این در حالی است که حدود ۵۰ متر تریلی،خودرو پژو را باخود به جلو کشیده است و این حادثه بعد از انحراف کامیون به خارج از جاده رخ داده که شواهد موجود حاکی است که سیستم سوخت رسانی خودرو پژو مشکلی نداشته است.

• افراد متوفی بر اثر شدت تصادف یک دستگاه تریلی ایویکو با پژو ۴۰۵ فوت کرده اند.

۸۵/۱۰/۵-دنیای اقتصاد-قناتی،مدیرعامل شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران:

• تاکنون ۲۷ مورد شکایت از سوی مالکان خودروهای پژو ۴۰۵ و ۲۱ مورد شکایت در خصوص آتش سوزی خودروهایی غیر از پژو ۴۰۵ در بحث آتش سوزی به شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران واصل شده است.

۸۵/۱۰/۶-دنیای اقتصاد-سردار رویانیا،رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا:

• مهلت یک ماهه برای رفع نقص خودروی پژو ۴۰۵ داده ایم. در صورتیکه در این مدت مشکل این خودرو رفع نشود،از ماه آینده پژو ۴۰۵ را شماره نمی کنیم.

• از اوایل سال ۸۵ بحث معرفی فرمانده جدید پلیس راه مطرح بود که به لحاظ اجرای طرح تابستانی و بیماری من خواست فرماندهی ناجا این بود که وی مسئولیت سرپرستی پلیس راه را عهده دار باشد و هم اکنون هم مدت یک ماه است که سرهنگ اسماعیلی به سمت فرماندهی جدید پلیس راه انتخاب و منصوب شده بود و ما منتظر بودیم که این کار را انجام دهیم.

• من مدارکی دال بر این که خودروی پژو ۴۰۵ برای رفع نقص مراجعه کرده و پس از رفع نقص بدون هیچ گونه حادثه ای این خودرو آتش گرفته است.

• مدارکی وجود دارد که نیروی راهنمایی و رانندگی از سال ۷۹ به وزارت صنایع اعلام کرد که خودروی پژو ۴۰۵ آتش می گیرد.

۸۵/۱۰/۱۰-ایسنا-سردار رویانیا،رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا در حاشیه جلسه مشترک راهور و ایران خودرو:

• تصادفات منجر به آتش سوزی ۱۲۵ خودرو از ابتدای سال جاری تاکنون موجب کشته و مجروح شدن ۳۰۰ تن از هموطنان شده است که ۴۰٪ مرگها در سواریهای پژو اتفاق افتاده است.

• براساس اعلام آتش نشانی در طول ۶ ماهه سال ۸۵، ۷۰۰ خودرو در تهران آتش گرفته که ۷۰ درصد این آتش سوزی ها مربوط به تولیدات ایران خودرو بوده است.

• **مقرر شد در هفته جاری مرکز ایکاپل (ایران خودرو-پلیس) راه اندازی شود تا حوادث جاده ای خودروهای ایران خودرو با کار کارشناسی و علمی تیم مشترک گزارش شود. (دومین قرارداد چندصد میلیونی منعقد شد)**

۸۶/۳/۵- کارآمد-جهانگرد، معاون کیفیت ایران خودرو:

ایران خودرو طرح ارتقای سامانه سوخت رسانی خودروهای ۴۰۵، پارس و سمند مدل ۸۳ و ۸۴ را بطور رایگان از نیمه دوم فروردین ۸۶ شروع کرد.

۸۶/۶/۶-جهان صنعت-عبدالحسین بازرگان، رئیس هیئت مدیره انجمن تولیدکنندگان سیم و کابل:

طبق آمار ارائه شده از سوی آتش نشانی، ۲۵ درصد آمار آتش سوزی ها به خاطر استفاده از سیم و کابل غیراستاندارد و تقلبی است.

۸۸/۱/۳۰- سرمایه- محمد باقر قالیباف- شهردار تهران-

سازمان آتش نشانی مسئولیت مستقیم قانونی درباره بحث امنیت خودروها ندارد. وظیفه بررسی ایمنی خودروها به سازمان استاندارد باز می گردد. تامین ایمنی خودروها نیز به عهده وزارت صنایع است.

۸۸/۶/۳-جهان صنعت- داود براتی، معاون سازمان آتش نشانی-

• طی سال های اخیر روزانه گزارش حریق ۱۰ تا ۲۰ دستگاه خودرو به آتش نشانی می رسید.

• **تفاهمنامه همکاری بین شرکت ایران خودرو و سازمان آتش نشانی امضا شد و جلساتی برای بررسی معایب خودروهای تولیدی ۸۴-۸۳ (خودروهای ریسکی) برگزار شد.**

• طبق بررسی های انجام شده مشخص شد که نقص در سیستم های سوخت رسانی به ویژه در خودروهای تولید سال های ۸۳ و ۸۴ همچنین وجود تعمیرگاه های غیرمجاز، دست کاری های غیراصولی توسط صاحبان خودرو و به کارگیری قطعات و لوازم خودرویی با سطح نازل از جمله عوامل موثر در بروز حریق خودرو است.

• حتی برخی از خودروهای خارجی هم در زمینه تامین ایمنی از جمله بحث سیستم سوخت رسانی با نواقص قابل توجهی روبرو هستند.

• خودروهای پژو ۴۰۵ در سال ۸۴، ۱۳۴ مورد سانحه حریق داشتند که این آمار در سال ۸۵ به ۲۱۶ مورد رسید و در سال ۸۶ به ۱۷۶ مورد کاهش یافت و سال گذشته ۱۹۰ مورد بود.

• مجموع گزارش حریق خودروهای سایپا در سال ۸۶، حدود ۱۱۰ مورد بود که در سال ۸۷، نزدیک به دو برابر افزایش یافت.

- حریق گزارش شده خودروهای پارس خودرو در سال ۸۶، ۲۶ مورد بود که این آمار در سال ۸۷ نزدیک به ۲/۵ برابر افزایش یافت.

۵- علت بالا بودن تلفات - ناکارآمدی امداد رسانی

- ۸۱/۱۱/۱۵- همشهری - سردار انصاری، معاون راهنمایی و رانندگی: شمار کشته های نهایی تصادفات عمدتاً سه برابر کشته های صحنه تصادف است که علت عمده آن نیز عدم اجرای به موقع عملیات امداد و نجات است.
- ۸۳/۱/۲۰- حیات نو- سردار محسن انصاری: میزان کشته شدگان در صحنه تصادف ۵ هزار نفر در سال است در حالی که تعداد کشته شدگان نهایی سالانه ۲۶ تا ۲۵ هزار نفر است که نشانگر خلاء هایی در سیستم امداد و نجات و تجهیزات بیمارستانی در شهرهای بین راهی است.
- ۸۵/۰۵/۱۶- جهان صنعت- فرزاد پناهی، رئیس اورژانس کشور:
 - تنها ۲۰ درصد آسیب دیدگان در محورهای مواصلاتی کشور از طریق اورژانس به مراکز پزشکی و درمانی اعزام می شوند به همین دلیل حدود ۵۰ درصد حادثه دیدگان جاده ای بعد از وقوع تصادف جان خود را از دست می دهند.
 - ۸۸/۶/۱- اعتماد به گزارش ایسنا- دکتر سید حسن امامی رضوی- معاون سلامت وزیر بهداشت-
 - ۵۰ درصد از صدمات نخاعی، پس از حادثه و حین انتقال به وقوع می پیوندد.
 - ۸۸/۱۱/۱- جهان صنعت- مومنی، رئیس پلیس راهور ناجا-
 - اگر انسان مرتکب خطا شد نباید این خطا، منجر به مرگ یا وارد شدن خسارت جدی شود، یعنی باید ایمنی جاده ها و خودرو افزایش دهیم.
 - وقتی جاده ای دو طرفه می شود به ناگهان تا ۸۰ درصد سوانح رانندگی در این جاده کاهش پیدا می کند در حالی که عامل انسان و خودرو تغییری نیافته است.
 - با توجه به قیمت بالای خودرو رانندگان سعی می کنند با تعمیر مکرر، عمر خودرو را افزایش دهند و به همین دلیل هم اکنون بیش از ۲ میلیون خودرو فرسوده داریم که عمر آنها ۲۵ سال و حتی به ۴۰ سال می رسد.
 - دو سوم کشته شدگان سوانح رانندگی پس از انتقال از محل حادثه جان خود را از دست می دهند.

۶ - نقش پلیس

الف- نقش پلیس در کاهش تعداد کشته های تصادفات

۱- سرهنگ اسماعیلی در ۸۸/۹/۲۸ سهم عوامل تصادفات را بشرح زیر اعلام می دارند:

سهم خطاهای انسانی ۵۲٪ [یعنی ۱۲ هزار کشته]

سهم جاده ها ۳۵٪ [یعنی ۸ هزار کشته]

سهم نقص فنی خودروها ۱۳٪ [یعنی ۳ هزار کشته]

ایشان هیچ نقشی برای پلیس در تصادفات منجر به مرگ از طریق اعمال مستمر قوانین قایل نشده اند.

۱-۱- سرهنگ اسماعیلی در ۸۸/۵/۱۰ اعلام کرده اند سالانه حدود ۷۰۰۰ نفر به دلیل **نبستن کمربند ایمنی**

کشته می شوند. عیناً همین فرمایش را سردار بیگی فرمانده پلیس راه کشور امروز تکرار کرده اند.

۲-۱- یک روز بعد سرهنگ میربهرسی فرموده اند سالانه بیش از ۵۵۰۰ نفر [موتورسوار] به دلیل **نداشتن**

کلاه ایمنی ضربه مغزی می شوند.

۳-۱- سردار رویانیا رییس سابق راهور ناجا در ۸۷/۵/۳۱ اعلام داشتند در ۴۹٪ تصادفات جاده ای

منجر به مرگ، کامیونها و اتوبوسهای فرسوده نقش اساسی دارند و به همین دلیل هم به کامیونها و

اتوبوسهای فرسوده لقب **قاتلین جاده ها** را دادند.

تعداد کشته ۲۳۰۰۰ نفر $\times ۷۰٪$ سهم کشته های جاده ای $\times ۴۹٪$ سهم کامیونها و اتوبوسهای فرسوده = ۷۸۹۰ نفر

۴-۱- سردار اسماعیل احمدی مقدم فرمانده نیروی انتظامی در تاریخ ۸۸/۸/۲۳ می فرمایند: خودروهای مدل

۸۳ به بالا (۶ میلیون دستگاه) که ۶۰ درصد خودروهای در حال تردد هستند، **تنها عامل ۱۰ درصد**

تصادفات هستند. در حالیکه ۱ میلیون دستگاه **خودروهای فرسوده** در ۵۰ درصد تصادفات نقش

دارند

۲- جمع تعداد کشته ها در چند بند فوق معادل ۲۰ هزار نفر است. این سوال مطرح می شود که پس از تامین

عده و عده مورد نیاز راهور ناجا، چنانچه پلیس **کنترل مستمر و قاطعی بر اعمال قوانین** مانند:

• اجبار به استفاده از کلاه ایمنی

• اجبار به بستن کمر بند ایمنی در صندلی جلو و عقب

• جلوگیری از تردد کامیونها و اتوبوسهای فرسوده

داشته باشد، چه میزان از ۲۰ هزار کشته های تصادفات مربوط به موارد فوق کاسته می شود؟

۸۹/۹/۱۳- گزیده اخبار ۱۴۶۵ ساپکو- نعمت بخش، دبیر انجمن خودروسازان

• گاهی پلیس خود را در جایگاه سازمان استاندارد قرار می دهد که این مسئله به ضرر خودروسازان است .

• هر دستگاه اجرایی باید وظایف خود را انجام دهد، این در حالی است که پلیس گاهی بیشتر از وظایف خود

در امور وارد می شود

• بر طبق مصوبه هیئت دولت در مورد تجهیز خودروهای داخلی به وسایل ایمنی مانند ترمز ضد قفل و ایربگ،

وزارت صنایع باید یک جدول زمانبندی شده را برای تجهیز خودروهای داخلی به این امکانات تدوین و

به پلیس ارایه می کرد.

• با توجه به تأثیر تحریم و عدم ساخت داخل شدن ترمز ضد قفل، وزارت صنایع جدول مزبور را تهیه و به

پلیس ارائه کرده است ولی پلیس به این جدول توجه نمی کند و همچنان به مخالفت خود با تولید و شماره

گذاری برخی خودروها ادامه میدهد.

• موسسه استاندارد موظف است خودروهای داخلی را از نظر رعایت استانداردهای اجباری کنترل کند.

ولی پلیس پیش از دریافت استعلام از وزارت صنایع و استاندارد، گاهی از شماره گذاری خودروها ممانعت به

عمل می آورد در چنین مواردی معمولاً وزارت صنایع باید از حق خود کوتاه بیاید و این ناهماهنگی به

ضرر خودروسازان است.

۹۰/۳/۱۸- جهان صنعت-

• پرسش افکار عمومی از علت چند برابر شدن تبلیغات تلویزیونی راهنمایی و رانندگی، به ویژه

پلیس راه این است که آثار این افزایش تبلیغات در سطح جادهها برای عموم مشهود نبود.

نابسامانی، عدم تصمیم گیری مناسب و کمبود شدید نیروی پلیس راه در جادههای پر تردد کشور به ویژه محورهای

مواصلاتی تهران- شمال در نیمه خردادماه باعث شد صدها هزار نفر از شهروندان ساعت های متمادی وقت خود

را در ترافیک سنگین و مسدود شده از دست بدهند.

• وضعیت نابسامان جاده هراز به نحوی بود که به دلیل یک طرفه نشدن این جاده در روزهای آغاز تعطیلات

پنجشنبه تا جمعه ظهر به سمت شمال و در روزهای آخر (یکشنبه) به سمت تهران، حجم سنگین ترافیک موجب

انسداد کامل جاده و متوقف شدن خودروها در هر دو سو برای ساعت های متمادی شد به نحوی که بسیاری از

زنان و کودکان و افراد سالخورده به دلیل قرار گرفتن در معرض آفتاب برای چند ساعت دچار مشکلات جسمی

شدند و گروهی از جوانان نیز در کنار جاده اقدام به حرکات موزون و پخش موسیقی های غیرمجاز می کردند.

نامه سرگشاده به وزیر محترم صنایع و معادن جناب آقای مهندس محرابیان

با سلام باستحضار می رساند،

حضرتعالی در یکی از جلسات شورای سیاستگذاری خودرو دستور دادید جهت بررسی و رفع مشکلات جدی اکثر تولید کنندگان خودرو با راهور ناجا، کمیته مشترکی تشکیل شود. متاسفانه در اغلب جلسات کمیته، نمایندگان راهور ناجا علیرغم دعوتنامه کتبی و تماسهای تلفنی به جلسه نمی آیند و نمایندگان شرکتهایی که برای رفع مشکلات خود به کمیته می آیند دست خالی جلسه را ترک می نمایند.

اهم مشکلاتی که اغلب شرکتهای با آن مواجه اند را به استحضار می رساند:

۱- مطابق عرف بین المللی و حتی ایرانی، دو ماه مانده به پایان سال ، سند فروش خودروها به تاریخ سال بعد صادر می شود. در سال گذشته متاسفانه سردار مومنی پس از چند هفته جنجال های رسانه ای ، بالاخره از ۸۸/۱۲/۱۵ اجازه این کار را دادند. این تاخیر در تصمیم گیری ، باعث رکود شدید بازار و همچنین تحمیل هزینه های زیاد انبار داری به شرکتهای خودرو ساز گردید.

در سال جاری علیرغم تفاهم جناب آقای مهندس صالحی نیا، مدیر کل ماشین سازی و نیرو محرکه با جناب سرهنگ جهانگیری درباره این موضوع، متاسفانه در روز بعد سردار مومنی در جراید اعلام نمودند فقط خودروهایی که ABS دارند می توانند سند سال جدید را اخذ نمایند.

۲- بند ۲ ماده ۱۰ آیین نامه مدیریت ایمنی حمل و نقل و سوانح رانندگی مصوبه هیات محترم دولت مورخه ۸۸/۶/۴ (با امضا شخص رییس جمهور محترم) وزارت صنایع و معادن را مسئول تنظیم جدول زمان بندی تجهیز خودروها به وسایل ایمنی (از جمله ترمز ضد قفل ABS ، کیسه هوا و...) نموده است متاسفانه راهور ناجا از پذیرش این مصوبه خودداری نموده و با استناد به مصوبه قبلی که اشعار می دارد. " از اول اردیبهشت ۸۸ کلیه خودروها باید به ترمز ABS مجهز باشند ". از اجرای

جدول زمان بندی مذکور خودداری نموده. و هر از گاهی از شماره گذاری خودروها جلوگیری می نماید.

• در همین ارتباط متأسفانه ۴ ماه است که سردار مومنی پاسخ نامه جناب آقای ندیمی معاون حقوقی وزارت را نمی دهد. آقای ندیمی از راهور خواسته بودند **دلایل حقوقی** خود مبنی بر عدم قبول مصوبه فوق الذکر را اعلام کنند.

• استحضار دارید که با توجه به محدودیتهای ناشی از تحریم ها ، تامین ترمز ABS در تعداد مورد نیاز شرکتها، برخی شرکتها با مشکلاتی مواجه شده اند که باعث کندی (و نه توقف) کار شده است. با تصمیم اخیر راهور ناجا ، مبنی بر شماره نکردن خودروهای فاقد ABS ، به احتمال زیاد اتفاقات زیر خواهند افتاد:

- * کاهش تولید در ۲ ماهه پایان سال
- * کاهش آمار تولید سال ۸۹ علیرغم تمام تلاشهای صورت گرفته.
- * رکود فروش شرکتها
- * بروز نوسانات قیمتی در بازار
- * تاخیر در پرداخت به موقع دستمزد و عیدی کارگران
- * تحمیل هزینه های اضافی فراوان به خاطر خسارت ناشی از خواب خودروها در انبارها ، هزینه انبار داری و...

۳- استاندارد ملی ایران به شماره ۶۴۷۹ در راستای **استاندارد های جهانی** اعلام می دارد چراغ **دنده عقب** سواریهها و وانتها باید **یک** یا **دو عدد** باشد.

ماده ۵۴ آیین نامه راهور ناجا نیز اعلام می داد " در صورت وجود مغایرت مفاد فصل پنجم آیین نامه راهنمایی و رانندگی با استاندارد ملی ایران ، **ملاک عمل استاندارد ملی** ایران می باشد" علیرغم دو مصوبه قانونی فوق ، راهور به دفعات از شماره گذاری خودروهای تندر ۹۰ و وانت پیکاپ که **یک چراغ دنده عقب** دارند خودداری نموده و به شرکت گروه بهمن نیز نامه نوشته اند که از ابتدای سال ۹۰ سواری مزدا ۳ که **روز ترین** خودروی تولیدی در ایران است را به دلیل فوق شماره گذاری نمی کنند.

تداوم **برخورد سلیقه ای و شخصی** مدیریت راهور ناجا در شماره گذاری خودروها خسارتهای فراوانی به شرکتها وارد نموده است.

۴- **بازدید های فنی** کارشناسان راهور از خودروها، فقط روزهای سه شنبه انجام می گیرد. جالبتر آنکه از هر خودروساز **فقط یک خودرو** بازدید می شود ، که باعث اطاله وقت و زمان می شود.

نکته مهم تر آنکه در بازدید از محصول، **تمام ایرادات** را یکجا اعلام نمی کنند، بلکه فقط به یک ایراد اشاره می نمایند و پس از رفع ایراد مزبور، یک ایراد دیگر را مطرح می نمایند و...

۵- در بند ۱ تصمیم نامه نمایندگان ویژه رییس جمهور در کارگروه توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت سوخت مورخه ۸۹/۹/۲۱ مقرر شده بود **از ابتدای دی ماه ۸۸ نصب بخاری درجا و...** برای **تمامی خودروهای سنگین** و... الزامی است.

پس از اعتراض انجمن خودروسازان به **غیر عملی بودن** اجرای تصمیم نامه، و پس از چند جلسه کارشناسی، بالاخره نمایندگان ویژه رییس جمهور نسبت به **اصلاح تصمیم نامه** مزبور اقدام کرده و تصمیم نامه جدیدی به تاریخ ۸۹/۹/۱۸ صادر نمودند تا **جایگزین بند ۱ (از ابتدای دی ماه ۸۸ نصب بخاری درجا و.. برای تمامی خودروهای سنگین)** تصمیم نامه قبلی گردد. در این تصمیم نامه **اولاً** تاریخ اجرا از ابتدای دی ماه ۸۸ به ابتدای فروردین ۱۳۹۰ تغییر یافته و **ثانیاً فقط کامیونهای سنگین با وزن ناخالص ۱۹ تن** مشمول تصمیم نامه شده اند. متأسفانه راهور ناجا تصمیم نامه جدید را قبول نداشته و از شماره گذاری برخی کامیونهای فاقد بخاری درجا خودداری می نماید.

با توجه به مطالب فوق الذکر بنظر می رسد از دید مسئولین محترم راهور ناجا **تولید خودرو در کشور جرم است** و مدیران آن مجرم و به هر نحو، بایستی از شماره گذاری خودروهای تولیدی جلوگیری گردد.

ب- دخالت پلیس

۸۲/۱۲/۲۳- جمهوری اسلامی - سید جعفر تشکری هاشمی جانشین فرمانده راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی :

طرح ملی تعویض پلاک جدید خودرو از ۹ اسفند ماه جاری شروع شده و تاکنون بیش از ۷ هزار زوج پلاک جدید نصب شده است (سایپا برای هر پلاک جدید مبلغی پرداخت تا شب عید جوابگوی مشتریانش باشد).

۸۵/۰۷/۰۲-دنیای اقتصاد- سرهنگ هاشمی:

• رسماً به تمام عوامل پلیس راه دستور داده شده که در تصادفاتی که به دلیل **نقص فنی خودرو** اتفاق میافتد **شخص مدیرعامل** شرکت خودروساز به عنوان عامل بروز تصادف معرفی شود.

۸۵/۰۷/۰۳-جهان صنعت-سردار رویانیان، معاون راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی:

• **سه وزیر** و رئیس سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور مصوب کردند که جهت کاهش کشته های تصادف های رانندگی، مبلغی جهت تقویت حضور پلیس در جاده ها از سوی **شرکتهای بیمه** اختصاص یابد.

• هم اکنون پلیس فقط در ۱۰ درصد از راههای کشور حضور دارد و در صورتی که بخواهیم جاده های بیشتری را تحت پوشش قرار دهیم نیاز به اعتبار داریم.

• شرکتهای بیمه در سال گذشته ۹۰۰ میلیارد تومان خسارت پرداخت کردند و این در حالی است که در صورتی که ۱۰ درصد این رقم را جهت ایمنی ترافیک هزینه کنند، می توانند **۳۰ درصد سوددهی** داشته باشند

۸۵/۰۷/۰۴-سرمایه: **اصلاح اساسنامه شرکتهای بیمه** برای کمک مالی این شرکت ها به نیروی انتظامی پس از تصویب هیئت وزیران به **تأیید شورای نگهبان** رسیده است.

• در اصلاحیه ماده ۲۴ اساسنامه شرکتهای مذکور آمده است: به منظور کاهش خسارتهای بیمه که در تعهد شرکت قرار دارد و همچنین کاهش حوادث رانندگی درون شهری و برون شهری و .. اجازه داده می شود حسب مورد، از محل بودجه خسارتهای و هزینه های سرمایه گذاری خود، مبلغی را متناسب با صرفه جویی حاصل از اجرای این ماده برای **تامین امکانات و تجهیزات** مورد نیاز طبق اعلام نیروی انتظامی یا سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای و همچنین **پرداخت پاداش** به ماموران نیروی انتظامی و کارکنان سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای اختصاص دهند.

۸۵/۰۷/۰۵-همشهری-سرهنگ سیدهادی هاشمی، سرپرست پلیس راه:

• **آزاد راه زنجان- تبریز** دارای نقایص هندسی فراوانی است و پلیس راه ضمن مخالفت با افتتاح آن، هیچگونه مسئولیتی را در این زمینه نمی پذیرد. برای این مسیر نه راهداری پیش بینی شده و نه واحد پلیس راه.

• در دستور کار کارشناسان پلیس راه قرار گرفته است که در صورت افتتاح این بزرگراه، **شخص مسئولان مربوطه را** به عنوان عامل هرگونه تصادف، ناامنی و در راه ماندگی در کروکی های خودشان معرفی کنند.

۸۵/۸/۰۶-جهان اقتصاد-سردار رویانیان، رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی:

از این پس در صورتیکه عامل تصادف خودروساز و یا عوامل راه باشد، **شرکت خودروساز** یا عوامل راه، به عنوان **عامل تصادف** به دادگاه معرفی میشود.

۸۵/۰۸/۰۸-دنیای اقتصاد-سردار رویانیان، معاون راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی:

پایان آبان ماه اسامی **خودروهای ناامن** را اعلام خواهیم کرد.

۸۵/۹/۲۸-جهان صنعت-سردار رویانیان، رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی کشور:

برخی اعلام کرده اند که از پلیس **شکایت** خواهند کرد اما این افراد باید بدانند که پلیس ضابط قوه قضاییه است و می تواند در زمینه **نقص فنی** خودروها اظهار نظر کند. خودروسازان هم باید با رفع اشکال و نقص فنی در خودروهایشان از به خطر افتادن جان مردم جلوگیری کنند. [قضاوت اینکه عامل ایجاد نقص فنی خودروساز است یا ... باید توسط قاضی دادگاه صورت گیرد و نه مامور پلیس راه در جاده]

۸۸/۷/۱-جهان صنعت-مهران قربانی، مدیر کل دفتر مطالعات فناوری و ایمنی وزارت راه و ترابری-

• در هیچ جای دنیا استفاده از GPS برای ثبت سرعت و بررسی علت تصادف سابقه ندارد. از دستگاه GPS تنها برای مکان یابی و ثبت متوسط سرعت استفاده می گردد. اما دستگاه **توئوگراف** قدرت ثبت سرعت لحظه ای وسیله نقلیه را داراست که مورد استفاده پلیس قرار میگیرد اما پلیس راه بر نصب GPS اصرار دارد.

۸۶/۰۲/۰۱-جهان اقتصاد-سردار رویانیان، رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی:

• افزایش ۴۲ درصدی قیمت بیمه شخص ثالث یک حرکت نپخته و منفی است و به اعتقاد ما بیمه در کشور تک بعدی مدیریت میشود.

• **با سیاستهای بیمه** و افزایش قیمت بیمه شخص ثالث به شدت مخالف هستیم و سیاستهای بیمه، در این زمینه را نمی پذیریم.

• ساختار قانون و مدیریت بیمه نیازمند تجدیدنظر اساسی است

• آنها تنها به دنبال منفعت و سود خود هستند

• بنا به اعلام قوه قضاییه، مبلغ دیه در سال ۸۶ از حدود ۲۶ میلیون تومان جاری در سال ۸۵ به ۳۵ میلیون تومان در ماههای عادی و در ماههای حرام به ۴۷ میلیون تومان افزایش یافت.

۸۷/۱۱/۷-دنیای اقتصاد-سرهنگ هادی هاشمی، رییس پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ

[می گویند] هیچ جای دنیا ترمز ABS اجباری نیست. **ما هم نگفتیم که اجباری باشد.**

۸۸/۸/۱۱-جهان صنعت-سرهنگ هاشمی، رییس پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ-

• باعث تاسف است که خودروسازان داخلی حتی در ترمزهای معمولی، چرخ عقب خودرو را نیز به صورت دیسکی در نمی آورند که تنها هزینه ای معادل ۳۰ هزار تومان دارد.

• فرمان وانت نسان که بیش از ۴۰ سال از تولید آن در کشور می گذرد هنوز به صورت نیزه ای تولید می شود. چنانچه چرخ در چاله یا دست انداز بیفتد به طور حتم مچ دست راننده خواهد شکست یا اگر خودرو با مانع از روبرو برخورد کند فرمان به صورت مستقیم به داخل سینه راننده اصابت و موجب مرگ وی می شود.

مدرن ترین خودروهای کشور ما که دارای ایربگ هستند شامل نیم تنها بالای بدن می شوند در صورتی که امروزه در کشورهای پیشرفته دنیا داخل اتومبیل ها از نوک پنجه پا دارای کیسه هواست

۸۸/۹/۲۳- جهان صنعت- محسن مهرابی- رییس پلیس ترافیک شهری-

• بنا بر مصوبه هیات دولت خودروسازان موظف بودند از آغاز اردیبهشت ماه ۸۸ نسبت به مجهز کردن خودروها به سیستم ضد قفل اقدام کنند. (اما ۶ ماه بعد مصوبه جدید آنها را ملزم به ارایه جدول زمان بندی کرد)

• به موجب دستور سردار مومنی، ریاست پلیس راهور ناجا مقرر شده که تمامی کارشناسان تصادف در صورتی که هنگام رسیدگی به تصادف، **عمل نکردن ترمز** را به عنوان یکی از علل وقوع یا **تشدید سانحه** تشخیص دادند در صورتی که تاریخ تولید خودرو از اردیبهشت ۸۸ به بعد باشد باید سهم کارخانه سازنده در پرداخت خسارت را در کروکی تعیین کنند و به مراجع قضایی ارایه دهند.

آزمایشات نشان داده اند خط ترمز خودروهایی که سیستم ترمز معمولی دارند در سرعت ۸۰ کیلومتر ۱۲ تا ۱۴ متر است و اگر این خودرو مجهز به **ترمز ضد قفل** باشد خط ترمز آن **حد اکثر ۲ متر** خواهد بود

۸۸/۱۰/۳- جهان صنعت- احمدی مقدم، فرمانده نیروی انتظامی-

• برخی این امر را مطرح می کنند که مثلاً در اروپا اجرایی شدن این قانون در ۲۰۱۲ الزامی شده است در صورتی که این قانون در این کشورها برای خودروهایی است که در حال تردد هستند و در اروپا نیز به خودروهای بدون ترمز ABS اجازه ورود به چرخه تولید را نمی دهند.

۸۸/۱۰/۳- اعتماد- سردار مومنی، پلیس راهور ناجا-

برنامه زمان بندی ایران خودرو درباره نصب ترمز ضد قفل را **نپذیرفته ایم** و شماره گذاری روی پژو ۴۰۵ و روآ همچنان متوقف است.

۸۸/۱۰/۸- جهان صنعت- سید هادی هاشمی، رییس راهنمایی و رانندگی

ABS متعلق به دهه ۱۹۳۰ میلادی است و با وجود اینکه سیستم های جدید ترمز در دنیا باب شده ما هنوز به ABS نرسیده ایم. (کاملاً خلاف واقع است.)

۸۸/۱۰/۱۰- همشهری، سرهنگ اسماعیلی، فرمانده پلیس راه کشور-

• اگر تعرفه گمرکی خودروهای وارداتی برداشته شود تمام شرکتهای خودروساز داخلی ورشکسته خواهند شد چرا که کیفیت و ایمنی خودروهای وارداتی در مقابل هزینه آن در برابر خودروهای تولید داخل و قیمت آنها قابل مقایسه نیست.

۸۸/۱۰/۱۲- جهان صنعت- روز ۵ شنبه پلیس راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی **جدول زمان بندی وزارت صنایع**

و معادن در خصوص زمان تجهیز خودروهای تولید داخل به سیستم ضد قفل را **پذیرفت**. بالاخره پس از ۱۲

روز کش و قوس میان پلیس و خودروسازان بر سر نصب ترمز ضدقفل (ABS) روی خودروهای داخلی، متعاقب آن، شماره گذاری پژو ۴۰۵، روآ و تندر-۹۰ نیز از سر گرفته شد.

۸۸/۱۰/۲۸- جهان صنعت- با نصب ترمز ABS روی پژو ۲۰۶ تیپ ۲ حدود ۶۰۰ هزار تومان به قیمت خودرو افزوده می شود و به رقمی معادل ۱۴ میلیون و ۵۰۰ تا ۶۰۰ هزار تومان خواهد رسید.

۸۸/۱۰/۳۰- دنیای اقتصاد- سرهنگ حسین منوچهرپارسا-

• در اتحادیه اروپا خودروهای تولید شده باید حداقل ۳ ستاره از ۵ ستاره ایمنی را دریافت کرده باشند. خودرو ال ۹۰ (تندر) از موسسه یوروانکپ اروپا ۳ ستاره ایمنی دریافت نموده است.

• خودرو استاندارد خودرو استاندارد و ایمن خودرویی است که در ابتدا مجهز به یک سیستم ایمنی ترمز با قابلیت ها و ویژگی های ذیل باشد:

۱- استفاده از **ترمز دیسکی** در ۴ چرخ خودرو ۱۶۰۰ سی سی و بالاتر

۲- مجهز به سیستم **ABS** مجهز باشد.

۳- در هنگام عبور از پیچ ها و در سرعت های بالا بر اثر گاز زیاد لیز نخورد (T. C. S).

۴- مجهز به یک سیستم کمکی ترمز (E. B. A) باشد،

۵- مجهز به سیستم توزیع الکترونیکی نیروی ترمز بین چرخ ها باشد، (E. B. D)

۶- مجهز به سیستم الکترونیکی کنترل پایداری ESP باشد تا پایان سال ۲۰۱۴ میلادی در اتحادیه اروپا اجباری خواهد شد (کم فرمانی، تند فرمانی و تجاوز از سرعت بحرانی جلوگیری می کند

۸۹/۹/۲۳- جهان صنعت- سردار احمدی مقدم، فرمانده نیروی انتظامی

• تا زمانی که تولید کننده، وارد کننده و نظارت کننده بر صنعت خودرو یک دستگاه باشد نتیجه اش این موضوع می شود که هم اکنون خودرویی در کشور تولید می شود که دارای **برچسب انرژی D** است، عنوان کرده است که حتی اگر این برچسب درست باشد، که بعید می دانیم، معنایش آن است که مصرف این خودروها معادل یک **بخاری سی سال قبل** است. آن وقت این خودرو چگونه می تواند استاندارد یورو ۲ پاس کند؟. اصلا چه یورویی این خودرو دارد که مجوز شماره گذاری به آن داده شده است!؟

• **میانگین تردد سالانه** خودرو در کشور **۲۰ هزار کیلومتر** است در حالی که در کشورهای اروپایی یک خودرو هر ۵ سال تنها **۴۰ هزار کیلومتر** تردد می کند.

• **تحریم ها و فشارها** موجب شده برخی استانداردهای ایمنی را نتوانیم در کشور اجرا کنیم.

• متأسفانه در ابتدای اجرای نصب ترمز ضد قفل برخی **بد اخلاقی ها** توسط خودروسازان صورت گرفت که رعایت نکردند و پلیس مجبور شد نسبت به توقف شماره گذاری خودروهای متخلف اقدام کند که پس از آن

جدول زمانبندی مصوب شد و به طور کلی اکثر خودروسازان به تعهدات خود عمل کردند

۸۹/۹/۲۳- جهان صنعت- سردار احمدی مقدم، فرمانده ناجا-

• عدم تصویب لایحه اخذ جرایم رانندگی معطل ماده ۳۰ در خصوص **نقل و انتقال خودروها** در مجلس شورای اسلامی است. تصویب این ماده تنها منافع یک گروه خاص را تامین کرده و **به ضرر همه منافع مردم ایران** است. اگر می‌خواهید چند هزار نفر سود ببرند و کل مردم ایران ضرر کنند خب این بند را تصویب کنید و بدهید.

• تصویب این ماده تنها موجب می‌شود مردم دو بار هزینه پرداخت کنند؛ یک بار برای نقل و انتقال و یک بار برای ثبت در دفترخانه‌های اسناد رسمی.

از نظر **نیروی انتظامی** پرداخت دو بار وجه و مراجعه به دو مکان مختلف برای یک نقل و انتقال ساده خودرو **به هیچ عنوان پذیرفته نیست.**

می‌توانیم نصب **کنیستر و سالم بودن کاتالیست** را جزو ضوابط **معاینه فنی** از سال آینده بگذاریم که بر این اساس خودروهایی که دارای کاتالیست هستند پس از ۸۰ هزار کیلومتر کارکرد، نسبت به تعویض کاتالیست خود اقدام کنند و در غیر این صورت برگه معاینه فنی به آنها داده نمی‌شود.

وی در خصوص برخی اتهاماتی که توسط برخی‌ها به پلیس در زمینه پافشاری به نصب ترمز ضد قفل وارد شد، **گفت: اتهام وارد کردن به پلیس کار ساده‌ای نیست و قطعاً پلیس می‌تواند از مراجع قضایی** این موضوع را پیگیری کند.

۸۹/۱۰/۴- دنیای اقتصاد- سردار مومنی، رییس پلیس راهنمایی و رانندگی

تنها خودروسازانی که به تعهدات خود برای نصب کامل تجهیزات ایمنی مانند ترمز ضد قفل به طور کامل عمل کرده باشند، از دهه فجر امسال می‌توانند محصولات خود را با **سال ساخت ۹۰** واگذار کنند.

۸۹/۱۰/۴- دنیای خودرو- محمد رضا دشتی اردکانی- رییس کانون سر دفتر داران و دفتر یاران

کانون سر دفتر داران سال گذشته ۱۲۰ میلیارد تومان مالیات به صندوق دولت واریز کرده است. اگر قانون گذار مالیات و حق ثبت سند را حذف کنند، دفتر داران هم آنها را اخذ نمی‌کنند تا هزینه نقل و انتقال خودرو کاهش یابد. [راهور ناجا به شدت با ثبت نقل و انتقال خودرو در دفاتر اسناد رسمی مخالفت می‌کند و آنرا به **ضرر مردم می‌داند**]

۸۹/۱۰/۲۱- جهان صنعت- سردار مومنی، رییس پلیس راهنمایی و رانندگی

- از ابتدای سال جاری به خودروسازان اعلام شد **بدون هماهنگی** نباید اقدام به پیش فروش کنند.
- امسال صرفاً برای آن دسته از خودرو سازانی که استانداردها را رعایت کرده و نسبت به نصب تجهیزات ایمنی خودرو اقدام کرده باشند از ۲۲ بهمن امسال مجوز شماره گذاری دریافت می‌کنند.
- سایپا از جمله شرکتهایی است که به تعهد خود در زمینه ترمز **ABS سهل انگاری** کرده.

- رییس پلیس تهران گفته- "علی القاعده هیچ کس و هیچ گروه و جماعتی در ایران از چنین حق و امکانی برخوردار نیستند که در مکانی خصوصی هر طور که خواستند رفتار کنند." او معتقد است در کشور اسلامی حوزه شرع در همه جا سایه افکن است و در هر نقطه‌ای این سایه باید مستدام باشد.
- اگر فردی در خلوت چهاردیواری اش شرب خمر کرده و نه تنها متعرض کسی نشده بلکه هیچ تظاهر برونی هم از آن بروز نکرده آیا رئیس پلیس ما معتقد است همچنان مستوجب مجازات است؟
- اشکال اساسی استدلال رئیس پلیس آن است که حوزه خصوصی را چندان به رسمیت نمی‌شناسد. مگر اینکه ما قائل به این باشیم که از اساس حریم خصوصی و عمومی در شریعت نیست.
- صدالبته که شرب خمر، عدم رعایت حجاب و سایر منہیات گناه است و حریم خصوصی و عمومی ندارد. اما محور بحث ما حدود و ثغور دخالت پلیس در حوزه خصوصی و عمومی است.
- سوال آن است که وظیفه دخالت پلیس تا کجاست؟ اگر جمعی در مکانی خصوصی و به دور از چشم عامه و اجتماع پارتی و مهمانی داشته باشند، آیا پلیس مکلف و موظف به ورود به حریم خصوصی شهروندان است؟
- مقدم بر هر امر، وظیفه و تکلیف دیگری، پلیس مکلف و موظف به رعایت قانون است.

۸۹/۱۲/۱۷- دنیای اقتصاد-

- همزمان با توقف شماره گذاری خودروهای تجاری از ابتدای سال جاری، ثبت سفارش تجاری‌ها نیز متوقف بوده که این امر رشد ۲۵ تا ۴۰ میلیون تومانی قیمت خودروهای تجاری در بازار را به همراه داشته است..

نعمت بخش، دبیر انجمن خودروسازان-براساس قانون شماره گذاری، مجوز شماره گذاری خودروها از سوی موسسه استاندارد، سازمان محیط زیست مورد ارزیابی قرار می‌گیرد و پس از تایید از سوی وزارت صنایع مجوز شماره گذاری به راهور ناجا ارائه می‌شود و از آنجا که تمام مجوزها برای راهور ناجا ارسال شده، توقف صورت گرفته از سوی ناجا قانونی نیست و در صورت ادامه روند کنونی، می‌توان به دیوان عدالت اداری شکایت کرد.

انجمن خودروسازان نیز پیشنهاد شکایت را به خودروسازان مطرح کرده، اما خودروسازان موافق شکایت نبوده و ترجیح می‌دهند مشکل با رایزنی برطرف شود.

۹۰/۱/۲۲- دنیای اقتصاد- سردار مومنی، رییس پلیس راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی

- براساس قانون، نصب کیسه هوا روی خودروهای تولیدی از ابتدای سال جاری الزامی است اخیراً می‌شنویم موضوعاتی مانند تحریم و ... را در این خصوص به میان می‌کشند که به هیچ وجه پذیرفتنی نیست . گذشت آن زمانی که قانون مصوب شود و پلیس اجرا نکند.

• جایی سراغ نداریم که سازنده، واردکننده و نظارت کننده زیرمجموعه یکجا باشند.

• مسدود کردن شماره گذاری خودروها آخرین راهکار نیروی انتظامی است.

۹۰/۲/۷- دنیای اقتصاد- احمد رستمی، رییس مرکز شماره گذاری خودرو

• سال گذشته بیش از ۱۶۰۰۰۰۰ دستگاه خودرو جدید را شماره گذاری کرده ایم. تعداد خودروهای وارداتی که

طی سال ۸۹ در کل کشور شماره گذاری شده اند، بیش از ۴۹ هزار و ۴۰۰ دستگاه بود.

• بیش از دو میلیون و ۱۵۷ هزار دستگاه در کل کشور نقل و انتقال داشته ایم.

• در بخش تعویض پلاک نیز آمار ۴۷۳ هزار دستگاهی وجود دارد.

• بیش از ۲۳۵ هزار و ۶۰۰ دستگاه خودرو فرسوده از رده خارج شده است.

۹۰/۵/۱۶- گسترش صنعت- توقف شماره گذاری از سوی راهور ناجا که از اواخر پارسال آغاز شده، کمبود و در نهایت

رشد قیمت تجاری ها بین ۱۵ تا ۳۵ میلیون شده است. کشنده اکسور در کارخانه با قیمت ۱۳۵ میلیون تومان

عرضه می شود در حالی که در بازار آزاد حدود ۱۷۰ میلیون تومان است. ولو نیز با قیمت کارخانه ای ۱۵۰

میلیون تومان و ۱۸۵ میلیون تومان در بازار آزاد عرضه می شود.

• شرایط فعلی و تفاوت قیمت فاحش موجب سود جویی تعدادی واسطه ها شده در حالی که با تعدیل رسمی

قیمت این محصولات سود موجود به تولید کنندگان منتقل خواهد شد..

• پیش از این ۷۰ تا ۸۰ درصد از خودروها به صورت لیزینگ خرید و فروش می شد اما کمبود خودرو موجب

شده تا متقاضیان در انتظار لیزینگ نباشد و خرید نقدی افزایش یابد.

۹۰/۵/۲۵- همشهری، برزگری، رییس موسسه استاندارد

توقف شماره گذاری پراید درست نبوده و تمامی خودروهای سواری از جمله پراید تا ابتدای دی ماه

فرصت دارند نسبت به نصب دو عدد کیسه هوا اقدام کنند.

۹۰/۵/۲۹- سردار اسماعیل احمدی مقدم

با توجه به رشد جمعیت همواره یک عقب ماندگی بر نیروی انتظامی تحمیل می شود. آهنگ رشد

جمعیت بسیار بالاست. اما آهنگ رشد نیروی انتظامی به آن سرعت نیست. شهرکهای زیادی در اطراف شهرها

به وجود آمده که یا واحد انتظامی ندارند یا واحد انتظامی آنها در حد کلانتری باقی مانده و نیاز به واحد

انتظامی جدیدی دارند.

۷- کاهش تصادفات با توسعه حمل و نقل ریلی (کاهش بار جاده ها)

۸۵/۰۸/۲۰- سرمایه-علیرضا چشم جهان،مدیر کانتینر و ترانزیت شرکت تایدواتر خاورمیانه:
مدت زمان حمل کالا از بندر عباس (بندر شهید رجایی) تا تهران به وسیله بخش جاده ای بین ۳۶ تا ۷۲ ساعت و توسط راه آهن ۸ تا ۱۰ روز است

۸۵/۹/۲۹-پول-پورسعید آقایی،مدیرعامل شرکت قطارهای مسافری رجا:

• قرارداد خرید ۲۲۰ واگن مسافری، به قیمت ۲۰۰ میلیون یورو بین شرکت های قطارهای رجا و مجتمع شهید کلاهدوز (بین وزارت راه و وزارت دفاع) کنسرسیوم شرکت کلر ایتالیا به امضا رسید. که از اوایل سال ۸۷ وارد شبکه ریلی کشور میشود. ۱۰۰ دستگاه آن در کشور ایتالیا و ۱۲۰ دستگاه آن در مجتمع صنعتی شهید کلاهدوز وزارت دفاع ساخته میشود.

۸۵/۱۱/۱۹-جهان صنعت-مدیرعامل شرکت واگن پارس:

• میزان ساخت داخل واگن های باری ۶۰٪ است.

• قطار سریع السیر جدید با ۱۶۰ کیلومتر سرعت، چهار واگن مجهز رفاهی با ظرفیت ۲۵۲ مسافر دارد.

۸۷/۱/۱۸-دنیای اقتصاد- احمد خرم، وزیر اسبق راه و ترابری-

• بعد از انقلاب تا سال ۸۰ سالی ۸۰ تا ۹۰ کیلومتر راه آهن ایجاد شده است ولی ما سالی ۵۰۰ کیلومتر راه آهن

تحویل دادیم ولی دردولت آقای احمدی نژاد **سالانه کمتر از ۵۰ کیلومتر راه آهن** تحویل شده است.

۸۷/۷/۲۸-جهان صنعت- بهبهانی، وزیرراه و ترابری-

• تا سال ۱۴۰۴ باید ۲۵ هزار کیلومتر راه آهن داشته باشیم و شبکه تمام مراکز استانها را پوشش دهد

۸۷/۹/۳۰- سرمایه- سردار رویانیان ، رئیس ستاد حمل و نقل و مدیریت سوخت-

• در چهار سال آینده **حمل و نقل ریلی کشور** باید در بخش بار بیش از **دو برابر** و در بخش مسافربرون

شهری و درون شهری **۱۰ برابر** توسعه پیدا کند.

۸۸/۲/۱۲-جهان صنعت- حسین زیاری، مدیرعامل راه آهن-

• لازم است طبق برنامه افق ایران ۱۴۰۴ ، میزان ۱۷ هزار کیلومتر ریل به وضع موجود اضافه شود و میزان خطوط

ریلی کشور در سال ۱۴۰۴ به ۲۵ هزار کیلومتر افزایش یابد.

- ۸۸/۳/۱۶- اعتماد- سه شنبه هفته قبل قراردادی بین استانداری خراسان رضوی و یک شرکت آلمانی به نام اشل گل در مشهد مقدس امضا شد که بر اساس آن راه آهن سریع السیر تهران - مشهد با سرمایه طرف آلمانی با فناوری **مگ لو** به صورت BOT اجرا خواهد شد و بازگشت سرمایه از محل درآمدهای طرح صورت خواهد گرفت.
- ساخت این قطار بین شش تا هشت سال طول خواهد کشید
 - سرعت قطارها ۵۲۰ کیلومتر است و مسیر مشهد - تهران در ۲/۵ تا ۳ ساعت طی می شود
 - برای اولین بار در جهان قرار است این خطوط در این مسیر طولانی در ایران اجرا شود
 - چرا کشورهای دیگر با داشتن منابع مالی لازم و تکنولوژی مورد نیاز، به فکر این نیفتاده اند که این نسخه را اول برای خودشان بپیچند بعد لطف شان را شامل حال ما کنند؟
 - خطوط راه آهن را در دنیا به سه گروه می توان تقسیم کرد؛
۱. **خطوط معمولی** که در اکثر کشورها از جمله در کشور ما احداث و بهره برداری شده است. سرعت این قطارها حداکثر ۱۶۰ کیلومتر و با تمهیداتی تا ۲۰۰ کیلومتر هم قابل افزایش است. که هزینه آن ۱/۵ میلیون دلار در هر کیلومتر است
 ۲. **خطوط سریع السیر**؛ سرعت این قطارها ۲۵۰ تا ۳۶۰ کیلومتر بوده است که هزینه آن ۱۵ میلیون دلار برای هر کیلومتر است. ۱۰ برابر افزایش هزینه.
 ۳. فناوری موسوم به **مگ لو** (شناور) است. که هزینه آن ۵۰ میلیون دلار برای هر کیلومتر است یعنی ۳۰ برابر خطوط معمولی و سه برابر خطوط سریع السیر
- **مگ لو** به عنوان «فناوری» که در آن نیروی مغناطیسی قطار را از زمین بلند کرده و با استفاده از موتور خطی و نه دوار رانده و در یک مسیر مشخص هدایت می کند»، توصیف می شود. در مگ لو تماسی با ریل وجود ندارد و قطارها به جای غلتش چرخ ها روی ریل با نیروی مغناطیسی در هوا شناور شده و به جلو رانده می شوند
 - بر اساس گزارش های موجود **فقط ۳۴ کیلومتر خطوط فعال مغناطیسی بین شهری در تمام جهان وجود دارد** که آن هم متعلق به کشور چین است و فاصله بین فرودگاه و مرکز شهر شانگهای را پوشش می دهد. بر اساس آمار موجود از حدود ۳۸ پروژه قطار **پرسرعت با مسافت بالای** موجود در جهان و حتی پروژه های در حال ساخت و برنامه ریزی شده برای ۲۰ سال آینده، هیچ کدام از نوع تکنولوژی مگ لو نیستند
 - یک حساب سرانگشتی نشان می دهد با جابه جایی ۲۰ میلیون نفر در سال طی ۲۰ سال ۴۰۰ میلیون نفر از این قطار استفاده خواهند کرد، در این صورت هر مسافر باید برای هر سفر حداقل ۲۵۰ هزار تومان به نرخ های امروز بپردازد، یعنی **پنج برابر بلیت هواپیما**. روشن است این حجم مسافر با چنین کرایه یی محقق نخواهد شد

- شرکت اشل گل یک شرکت آلمانی که از تعدادی از ایرانیان مقیم آلمان تشکیل شده است یک شرکت مهندسی کوچک است که تاکنون سابقه‌ی در طراحی، مطالعه سرمایه‌گذاری و اجرای چنین پروژه‌هایی با این حجم را نداشته و امکان دسترسی به این تکنولوژی را هم ندارد و چگونگی انتخاب آن مورد ابهام است
- تکنولوژی مگک لو متعلق به دو شرکت بزرگ آلمانی زیمنس و تیسن کروپ است. این دو شرکت در پی امضای قرارداد، هر نوع حضور و ارتباط خود با شرکت مزبور را تکذیب کرده‌اند
- مسوولان وزارت راه به دلیل تردیدهایی که در مورد اجرای این پروژه داشته‌اند امضای آن را برای اولین بار به **استانداری** که یک سازمان غیرحرفه‌ی است، واگذار کرده‌اند.

۸۸/۶/۲۸- سرمایه- ابوالفضل بهره‌دار- دبیر انجمن مهندسی حمل و نقل ریلی-

- شاخص طول خط ریلی به جمعیت در ایران ۱۲، روسیه ۸۵، قزاقستان ۱۲۱، آذربایجان ۳۴ و در اروپا ۶۰ سانتی متر است

- طول خط ریلی موجود در کشور ۹ هزار کیلومتر است قرار است در افق ۱۴۰۴ میزان خط ریلی کشور به ۲۵ هزار کیلومتر افزایش یابد. یعنی باید سالانه بیش از ۱۰۰۰ کیلومتر خط راه آهن در کشور احداث شود تا تحقق هدف سند مذکور امکان پذیر شود.

- بر اساس مصوبه لایحه مدیریت مصرف سوخت قرار بود از سال ۸۶ به بخش ریلی برون شهری باید سالانه ۶ هزار میلیارد تومان و بخش برون شهری ۴ هزار میلیارد تومان اعتبار پرداخت میشد اما تا کنون تنها ۲۰ تا ۲۵ درصد این اعتبارات اختصاص یافته است.

۸۸/۷/۱۹- جهان صنعت- بهبهانی، وزیر راه و ترابری-

بر اساس سند چشم انداز ۲۰ ساله باید سالانه حدود ۱۲۰۰ کیلومتر خط آهن در کشور ساخته شود در صورتی که توان اجرایی ما بر اساس **اعتبارات تخصیصی** حدود ۲۰۰ تا ۳۰۰ کیلومتر است.

۸۸/۷/۲۹- جهان صنعت- سید ابوالفضل بهره‌دار، دبیر انجمن مهندسی حمل و نقل ریلی-

دولت موظف بوده که ۱۰ هزار میلیارد تومان برای توسعه حمل و نقل اختصاص دهد که از این مقدار ۶ هزار میلیارد آن به توسعه حمل و نقل ریلی اختصاص یابد. اما فقط ۱/۵ میلیارد تومان آن به بخش واریز می شود

۸۸/۸/۱۶- جهان صنعت- محمود رستم افشار، کارشناس حمل و نقل ریلی

دو خطه کردن راه آهن بر برقی کردن آنها اولویت دارد. تمامی خطوط موجود باید دوخطه شوند.

۸۸/۹/۵- جهان صنعت- پرویز عالیوند، رییس انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی-

میزان تقاضا برای حمل و نقل ریلی ۵ برابر میزان عرضه آن است.

۸۸/۹/۱۱- دنیای اقتصاد- عبدالعلی صاحب محمدی، مدیرعامل راه آهن جمهوری اسلامی ایران-

طی دو سال گذشته ساخت خطوط ریلی حدود یکصد کیلومتر افزایش یافته و از ۱۵۰ به ۲۵۰ کیلومتر در سال رسیده است.

۸۸/۹/۱۶- جهان صنعت- بهبهانی- وزیر راه-

- تا ۴ سال آینده حدود ۳ تا ۴ هزار کیلومتر بزرگراه و ۵ هزار کیلومتر خط آهن در کشور نیاز است.
- تمامی مراکز استانها باید از طریق خط آهن و شهرها از طریق بزرگراه به هم مرتبط شوند.
- سطح راه آهن ایجاد شده تا کنون ۹ هزار کیلومتر است.

بر اساس سند چشم انداز و افق ۱۴۰۴ باید ۲۵ هزار کیلومتر خط آهن در کشور ایجاد شود.

۸۸/۹/۲۵- جهان صنعت- بهبهانی، وزیر راه و ترابری-

به منظور ارتقای ایمنی در جاده‌ها باید وسیله انتقال افراد را از **جاده‌ها به راه آهن** منتقل کنیم.

۸۸/۱۰/۹- گسترش صنعت- بهبهانی، وزیر راه و ترابری- تغییر رویکرد حمل و نقل از **جاده ای به ریلی** شاه بیت

وظایف این وزارتخانه است اما **توان مالی لازم** را برای توسعه صنعت ریلی نداریم.

۸۸/۱۰/۱۷- جهان صنعت- داود یونسیان، معاون پژوهشی دانشکده مهندسی راه آهن

- بنا به سند چشم انداز در سال ۱۴۰۴ باید **۲۵ هزار کیلومتر ریل** داشته باشیم و. با دو خطه کردن مسیر حجم انتقال مسافر حدود شش برابر می شود.

- **دو خطه کردن** راه آهن بر برقی کردن اولویت دارد و تمامی خطوط موجود باید دو خطه شود.

۸۹/۸/۲- جهان صنعت- بهبهانی، وزیر راه و ترابری

تعداد فرودگاه های **فعال** در سطح کشور ۸۶ فرودگاه است. اما فقط ۵۶ فرودگاه متعلق به وزارت راه و ترابری

است که ۱۳ فرودگاه به صورت **بین المللی** فعالیت میکند.

۸۹/۹/۶- جهان صنعت- هوشنگ پاکدل، مدیر توسعه راه آهن شرکت ساخت و توسعه زیر بناهای حمل و نقل

احداث هر کیلومتر خط ریلی حدود ۲/۵ میلیارد تومان هزینه دارد.

۸۹/۹/۱۴- جهان صنعت- رحیمی، معاون اول رییس جمهور

طی ۳ سال آینده **۲۵ هزار میلیارد تومان** به توسعه مسیرهای ریلی و جاده ای اختصاص می یابد که ۲۳

هزار میلیارد تومان سهم توسعه خطوط ریلی است. **تصادفات ریلی**

۸۹/۹/۲۳- جهان صنعت- مهرداد لاهوتی، عضو کمیسیون عمران مجلس

علت تاخیر ۱۳ ساله راه آهن تهران- شمال به این دلیل است که ۲۴ هزار میلیارد ریال برآورد اعتبار ساخت این

پروژه بوده که در این ۱۳ سال تنها ۲۵۰۰ میلیارد ریال به آن اختصاص یافته است.

۸۹/۹/۳۰- جهان صنعت- شهریار افندی زاده، معاون وزیر راه و ترابری

۱۲ هزار میلیارد تومان از سال ۹۰ برای توسعه **ریلی** کشور و ۲۷۰۰ میلیارد تومان نیز برای تبدیل راه های

اصلی به **بزرگراه** اختصاص می یابد

۸۹/۱۰/۱ ویژه نامه هفته حمل و نقل، جهان صنعت -

تعداد واگن تعداد لکوموتیو در سرویس	تعداد واگن مسافری در سرویس	تعداد واگن باری در گردش	طول خطوط اصلی (کیلومتر)	دوران
۲۶۴	۵۷۰	۱۳۴۵۰	۴۵۶۷	قبل از انقلاب
۲۳۶	۸۳۴	۱۲۴۳۳	۴۵۶۹	هاشمی ۶۸-۷۶
۲۶۹	۷۵۶	۱۵۳۲۴	۵۹۹۵	خاتمی ۷۶-۸۴
۳۴۵	۱۳۳۵	۱۹۸۴۸	۸۳۴۸	احمدی نژاد
۴۰۹	۱۶۵۶	۲۱۸۱۶	۹۴۸۵	۱۳۸۸

۸۹/۱۰/۷- جهان صنعت - با هدفمند شدن یارانه های سوخت، تقاضا برای حمل کانتینر از طریق راه آهن افزایش یافته.

• بیشترین تقاضا برای حمل کانتینرهای پر از بار از بندر عباس به سمت تهران و از تهران برای بارگیری در بندر شهید رجایی است.

• توان ریلی بندر شهید رجایی جوابگوی تقاضای به وجود آمده نیست و در برخی موارد به دلیل کندی مانور واگن ها به انصراف صاحبان کالا می انجامد.

۸۹/۱۰/۲۹- جهان صنعت - صاحب محمدی، مدیرعامل راه آهن -

۲۵۰۰ کیلومتر از خطوط ریلی کشور نیاز به بازسازی دارد که ۱۳۰۰ میلیارد تومان هزینه خواهد داشت.

۹۰/۲/۱۰- جهان صنعت - افندی زاده، معاون وزیرراه و ترابری- تصادف- جاده

• ۶۵ درصد واژگونی خودرو در مسیر شاهرود- سبزوار مربوط به خودروی **پراید** به دلیل سبک بودن خودرو و **سرعت زیاد** در جاده کویری است.

۸- موتور سیکلت / عابر پیاده

۸۳/۱/۲۰- حیات نو-مدیر عامل سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران: ۸ هزار نفر **عابر پیاده** در سال ۸۱ بر اثر سوانح جاده ای در کشور کشته شده اند .

۸۴/۰۵/۲۹- شرق-سردار احمدی مقدم،فرمانده نیروی انتظامی:کشته شدگان تعداد زیادی از عابران یا موتورسواران به خاطر **عدم رعایت نکات ایمنی در راه سازی** و ایجاد گذرگاه ها که از وظایف ناجا نیست ،صورت می گیرد.

۸۷/۵/۳۱- جهان صنعت- سردار رویانیا، رییس پلیس راهنمایی و رانندگی -

• ۲۰ درصد فوت شدگان تصادف کشور را موتورسیکلت سواران تشکیل می دهند. که این رقم در بعضی از استان ها نیز به بیش از ۴۰ درصد می رسد.

۸۸/۵/۱۱- دنیای اقتصاد- سرهنگ میربهرسی، رییس مرکز کنترل ترافیک و فرماندهی پلیس راه کشور-

• در حال حاضر خودروهای پراید، وانت نیسان و کامیون هوو خطرناک ترین خودروهای کشور هستند.

• پراید در جاده ها ۲۴ درصد حوادث و ۳۵ درصد واژگونی ها در جاده ها را به خود اختصاص داده است

سالانه بیش از ۵۵۰۰ نفر که در حوادث موتورسیکلت جان خود را از دست می دهند که ۲۳ درصد حوادث فوتی کشور است.

۸۹/۸/۱۰- همشهری- در استان اردبیل ۵۰ درصد تصادفات مربوط به **موتور سیکلت** است. در کرمان ۸۲ درصد- بوشهر

۳۴ درصد- قزوین ۳۷ درصد- خراسان ۷۰ درصد- استان همدان ۳۳ درصد

۸۹/۸/۸- همشهری- رییس پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ

• بیشترین تعداد **کشته های تصادفات شهر تهران** نخست **موتورسواران** و بعد **عابران پیاده** هستند

۹۰/۱/۲۹- روزگار- سردار رحیمی، رییس پلیس راهور تهران بزرگ

• با توجه به اینکه **۵۰ درصد تصادفات پایتخت** مربوط به **موتورسیکلت** سواران است در طرح سال ۹۰ پلیس راهور به طور جدی با آنها برخورد می کند.

۹۰/۴/۳۰- جهان صنعت- تشکری هاشمی معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری

موتور سیکلتها به تنهایی ۵۰ درصد تصادفات منجر به فوت در تهران را به خود اختصاص داده اند

