

حمل و نقل جاده ای (۱) وضعیت جاده ها - کمیت / کیفیت

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 - نورو، ابرار اقتصادی - پیامبری مدیرکل ایمنی و حریم راهها و ترابری: به منظور کاهش تصادفات جاده ای 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 ترافیک در کشور)

۸۱/۱۰/۷ - ابرار - تیمسار غفاری معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران: با دریافت روزی ۷ تومان عوارض خودرو

نمی توان بزرگراه، خیابان و پل احداث کرد.

- حتی از جلسه تودیع ایشان نیز خبری منتشر نشد.
- کار خیلی پنهانی و غیر عقلانی انجام شد.
- اینها همه نشانه هایی است که شائبه سیاسی کاری در تعویض مدیر عامل ایران خودرو را شدت می بخشد

۸۲/۴/۱۴ - جهان اقتصاد - احمد خرم:

اگر بزرگراه سازی در کشور جدی گرفته شود میزان سوانح و مرگ و میرها (۴۰۰ هزار مجروح و ۲۱ هزار کشته) به زیر یک دهم کاهش می یابد.

• باید جاده های فرعی را به اصلی، اصلی را به شریان و بزرگراههای چهار بانده خود را به شش **بانده** تبدیل کنیم.

۸۲/۴/۱۴ - آسیا - مهندس خرم: برای سامان دادن ناوگان هوایی - ریلی و دریایی کشور ۱۴ میلیارد دلار اعتبار نیاز داریم

• برای تجهیز شدن و به روز رساندن فرودگاه ها به یک میلیارد دلار و برای نوسازی ناوگان هوایی کشور ۵ میلیارد دلار نیاز داریم..

- برای توسعه و نوسازی شبکه ریلی کشور به ۴ میلیارد دلار سرمایه گذاری نیاز داریم.
 - برای توسعه و نوسازی ناوگان دریایی و بنادر به ۵ میلیارد دلار اعتبار نیاز داریم..
- اگر جاده های فرعی را به اصلی ، و اصلی را به شریان و بزرگراههای ۴ بانده را به ۶ بانده تبدیل کنیم میزان خسارات فوق به کمتر از یک دهم کاهش می یابد
- 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 وزارت راه و ترابری: با ساخت آزاد راهها ۹۵ درصد از آمار سوانح جاده ای کاهش می یابد .
- 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:
- عامل اول 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.
 - عامل دوم ، عدم تناسب راه ها و جاده های کشور با تعداد خودروهاست . در روز ۱۴ فروردین ماه سال جدید در جاده ۵۰ کیلومتری چالوس که در شرایط عادی ظرفیت پذیرش ۵ هزار خودرو را دارد ، ۸۵ هزار خودرو تردد کردند.
- ۸۳/۲/۳۰- شرق- خرم : در حال حاضر حدود ۱۱ هزار و ۵۰۰ کیلومتر بزرگراه و آزاد راه در کشور کم داریم.
- ۸۴/۰۵/۱۲- جهان اقتصاد- شریعتی کوه بنائی،مجری طرح های ساخت و توسعه شبکه راههای کشور: ۱۴محور حمل و نقل کشور هم اکنون به لحاظ تردد در حالت بحرانی قرار دارد.
- 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.

اقدامات لازم برای کاهش تصادفات به ترتیب اولویت عبارتند از:

- ❖ پیشگیری/بهینه سازی شرایط و عوامل قبل از وقوع تصادف
- ❖ بهینه سازی شرایط و عوامل برای لحظه تصادف (کاهش شدت تصادف)
- ❖ بهینه سازی شرایط و عوامل برای پس از وقوع تصادف (امداد رسانی)

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

• براساس اهداف برنامه چهارم توسعه باید ۵۴۰۰ کیلومتر آزادراه، ۵۲۰۰ کیلومتر بزرگراه و ۷۶۰۰ کیلومتر راه اصلی احداث و ۲۰۴۰ نقطه حادثه خیز با در نظر گرفتن ۵۳۹۱ تقاطع حادثه خیز در جاده های کشور رفع حادثه خیزی شود.

۸۵/۰۵/۰۱-به گزارش ایسنا:

• هم اکنون ۱۴ هزار و ۶۰۷ کیلومتر از جاده های کشور در بحران هستند و ترافیک آنها به حد اشباع رسیده است.

۸۵/۰۸/۲۰-پول-فرمانده ناجا:

تا ۲ سال دیگر تردد در جاده های شمال غیرممکن میشود.

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 ترابرا، صفحه ۱۰۹-بخارایی،وزیر راه و ترابری:

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

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 متاسفانه شعاع قوس ها،شیب طولی و دیگر مشخصات آن همان راه فرعی است.

۸۶/۰۲/۰۴-جهان صنعت-سرهنك عليرضا اسماعيلي، فرمانده پليس راه كشور:

• از آنجا كه جاده هاي منتهي به استانهاي شمالي قديم ۴ دهه اي داشته و هم اكنون ديگر ظرفيت تردد با حجم خودروهاي كنوني را ندارند با امكانات موجود پليس ديگر نمي تواند به جاده ها اشراف داشته باشد.

• بخش عمده اي از جاده هاي كشور از استانداردهاي لازم برخوردار نيستند.

۸۶/۰۲/۱۰-جهان صنعت-گزارش سازمان راهداري و حمل و نقل جاده اي:

بانك جهاني اعلام كرد كه شرايط كنوني ايران با تصادفات رانندگي بيش از ۲۰ برابر كشورهاي صنعتي و

پنج برابر كشورهاي هممنوع خود همچون مصر و تركيه مواجه است.

• گزارش سازمان راهداري و حمل و نقل جاده اي در خصوص ارزيابي شبكه جاده اي كشور نشان ميدهد كه يك آزادراه، يك بزرگراه و ۱۵ راه اصلي و فرعي كشور در شرايط بحراني به لحاظ حجم ترافيك بوده و پايين ترين سطح سرويس LOS را دارند. يك آزادراه، ۱۳ بزرگراه و ۳۴ راه اصلي و فرعي كشور در محورهاي تنگنابي كشور قرار گرفته اند.

• هم اكنون كل شبكه راه هاي كشور ۱۷۱ هزار و ۷۱۱ كيلومتر است.

+۱۲۴۰ هزار كيلومتر آزادراه

+۵۱۶۱ هزار كيلومتر بزرگراه

+۲۱۹۹۶ هزار كيلومتر راه اصلي

• بحراني ترين آزادراه تهران - كرج است.

• بحراني ترين بزرگراه تهران - رودهن است.

• ۴۰ درصد از كل محورها يعني، ۷۷۰۸ هزار كيلومتر از كل شبكه راه هاي كشور داراي وضعيت بحراني و در آستانه تكميل ظرفيت است.

۸۶/۱۰/۱۶-جهان صنعت-بخارايي، رئيس سازمان راهداري و حمل و نقل جاده اي:

حدود ۷۲۰۰ كيلومتر جاده هاي شرياني هم اكنون ظرفيتشان اشباع يا در آستانه اشباع بوده كه نيازمند توسعه عرضي و افزايش سطح سرويس دهی هستند.

۸۶/۱۱/۲۰-دنيای اقتصاد-رويانيان، رئيس پليس راهور ناجا:

• متاسفانه جاده هاي شهري و بين شهر كشور از استاندارد و ايمني لازم برخوردار نبوده و به نوعي فاقد پنج

ويژگي فني و تخصصي جاده هاي دنيا، به حساب مي آيد. به طور مثال يكي از مهمترين ويژگيهاي يك جاده،

بخشنده بودن آن است، بدان معني كه اگر راننده خطا كرد، جاده امكان جبران آن را به وي بدهد. در حاليكه در

جاده هاي ما، اولين خطا يعني آخرين خطا.

۸۷/۱/۱۶-جهان صنعت-شهريار افندي زاده، رئيس سازمان راهداري و حمل و نقل جاده اي

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 رویانیا، رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی -

• در گفتگوی تلفنی با شبکه خبر: اگر وزیر راه و ترابری بزرگراه و آزاد راه های کشور استاندارد می دانند بنده به عنوان رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی این موضوع را به شدت تکذیب میکنم.

۸۷/۷/۶- جهان صنعت - سردار رویانیا،

سازمان راهداری باید به وظایف خود همچون ایمن کردن راه ها، کنترل حمل و نقل عمومی، استاندارد سازی وسایل نقلیه سنگین و کنترل راه هایپردازد که در این بخش ها فعالیت جدی از سوی آنها احساس نمی شود. 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.

۸۷/۸/۲۸- 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 عزیزاده، رئیس انجمن تروماتولوژی ایران - بر اساس گزارش سازمان ملل متحد ایران ناامن ترین راه های دنیا از نظر حادثه خیزی در حین رانندگی رادارد.

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.

۸۷/۱۲/۲۲- جهان صنعت - پارلمان اروپا قصد دارد طی چند هفته آینده قانون مربوط به مجهز کردن اجباری همه خودروها در سال ۲۰۱۰ را به سیستم کنترل باد لاستیک به منظور کاهش تعداد سوانح، کاهش مصرف سوخت و تولید مواد آلاینده نهایی کند. این ابتکار جدید برای هر خودرو ۳۰۰ یورو خرج در بر خواهد داشت.

۸۸/۵/۲۱- اعتماد ملی - بهبهانی، وزیر راه - مجبوریم با توجه به کاهش بودجه (۵۵٪) با ۴۵ درصد بودجه پروژه ها را اجرا کنیم.

● طول آزادراه های کشور براساس بند «۲۸» قانون برنامه چهارم توسعه باید از ۱۲۴۰ کیلومتر در سال ۸۳ با ساختن ۳۹۰۰ کیلومتر جدید به ۵۱۴۰ کیلومتر در سال ۸۸ افزایش می یافت اما فقط ۳۶۶ کیلومتر آزاد راه ساخته شده است.

● 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 باید به صورت غیر همسطح بوده و هیچ تقاطع و ترافیکی در خط مستقیم آزادراه نباید باعث کاهش سرعت رانندگان شود.

● در کشور ما از مجموع ۱۸۰ هزار کیلومتر راه جاده ای تنها ۱۶۰۶ کیلومتر آزادراه، حدود ۶۱۸۰ کیلومتر بزرگراه، ۲۱۵۷۹ کیلومتر راه اصلی و ۴۳۴۸۹ کیلومتر راه فرعی تشکیل می دهد.

● بر اساس آمار سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای و طبق تکلیف برنامه چهارم توسعه تا پایان سال ۸۸ به ۵۱۴۰ کیلومتر افزایش می یافت.

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 توخوگراف قدرت ثبت سرعت لحظه ای وسیله نقلیه را داراست.

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.

۸۸/۹/۱۲ - ضمیمه اعتماد - مهدی افروز منش -

● در سال ۸۸ در ۷۰۰ کیلومتر از جاده های کشور بیش از ۳۰۰۰ خودرو در ساعت تردد می کند

● در ۵۰۰۰ کیلومتر از جاده های کشور ۲۵۰۰ تا ۳۰۰۰ خودرو تردد می کند

● در ۲۸۰۰ کیلومتر از جاده های کشور ۱۵۰۰ تا ۲۰۰۰ خودرو تردد می کند

● در ۴۵۰۰ کیلومتر از جاده های کشور ۱۰۰۰ تا ۱۵۰۰ خودرو تردد می کند

● در ۲۲۰۰۰ کیلومتر از جاده های کشور ساعتی ۱۰۰۰ خودرو تردد می کنند.

● جاده نه تنها به اشباع بلکه به مرحله بحرانی رسیده اند.

● عامل دست کم ۳۰ درصد این سوانح غیر استاندارد بودن جاده های کشور شناخته شده است.

• تا سال ۸۸ باید ۲۳۶۰۰ کیلومتر آزاد راه، بزرگراه و راه اصلی ساخته شود که این امر نیازمند حدود ۲۱ هزار میلیارد تومان اعتبار است در حالی که تا کنون و در ۲ سال اول برنامه چهارم تنها ۲۱۰۰ میلیارد تومان از این اعتبار تخصیص یافته است که با ادامه روند فعلی تنها ۸/۲۴ درصد از اهداف ساخت زیر بنای های جاده یی محقق می شود.

• همچنین ۷۶۷۷ کیلومتر راه آهن باید در طول برنامه چهارم ساخته شود که این امر نیازمند ۱۱۴۴۲ میلیارد تومان اعتبار است که در دو سال اول برنامه تنها ۴۴۲ میلیارد تومان اعتبار یعنی ۹/۳ درصد اعتبار مورد نیاز به این بخش اختصاص یافته است که با ادامه روند فعلی تنها ۸/۹ درصد از اهداف برنامه چهارم توسعه در بخش ریلی محقق می شود.

• تا امروز عامل راننده به عنوان موثر ترین عامل وقوع یک سانحه ترافیکی شناخته می شود ه البته این نظریه هم اکنون با چالش هایی در سراسر جهان مواجه شده است. در این رابطه و 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 مسرهای 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 تغییر شکل دهند. در این تغییر شکل به جای فلز از طناب مرتجع استفاده شود.

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.

۸۸/۹/۲۵- 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.

- به منظور ارتقای ایمنی در جاده‌ها باید وسیله انتقال افراد را از سوی جاده‌ها به راه آهن منتقل کنیم هم‌اکنون خودروهای تولیدی ایران تبعیتی از استانداردهای جهانی ندارند

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

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

وضعیت راه ها در پایان سال ۸۷

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

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 / موسسه
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
تعداد شرکتها و موسسات فعال مسافری در سطح کشور	۲۴۵۷ شرکت / موسسه

آذین بکتاش -

- بر اساس قانون توسعه حمل و نقل و مدیریت مصرف سوخت مصوب ۸۶/۹/۱۸ باید از سال ۸۶ تا ۹۰ سالانه شش هزار میلیارد تومان اعتبار به بخش برون شهر تخصیص یابد.
- اکنون ۱۳ طرح ریلی برای ساخت ۴ هزار کیلومتر خط راه آهن در دست اجراست که نیازمند ۷ هزار میلیارد تومان اعتبار است. برای پایان دادن به طرح جای نیمه تمام ریلی باید سالانه حدود دو هزار میلیارد تومان اعتبار اختصاص یابد اما هم اکنون تنها یک پنجم این میزان در اختیار این طرح ها قرار می گیرد.
- 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 چهاربانه داشته باشد؟ ما به چهاربانه کردن جاده های فیروزکوه، هراز و رشت توسط وزارت راه تاکید می کنیم. تا کی باید شاهد تلفات بالا در این مسیرها باشیم؟
- ما در سال ۷۷ کلاً ۳ میلیون خودرو در کشور را داشتیم که این تعداد در سال ۸۷ با رشد ۴ برابری به ۱۲ میلیون خودرو در کشور افزایش یافته، اما ظرفیت جاده های ما ظرفیت ۵۰ سال گذشته است و پاسخگوی تردد این تعداد خودرو نیست. این جاده ها باید عریض شوند و اصلاح هندسی این جاده ها ضروری است.
- ما به ازای هر ۱۰۰ هزار نفر جمعیت ۳۲ کشته و 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 - سی و سومین جلسه کمیسیون ایمنی راه بدون حضور نماینده بی از خودروسازان برگزار شد تا تمام تقصیرها را به گردن خودروسازان بیندازند.
- 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.
- ۸۸/۱۱/۱۰ - 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 و علائم خط کشی و آرام کننده های سرعت در راه های روستایی نصب شود و پلیس راه و اورژانس نیز باید در آن جا مستقر شوند.

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.

نقاط حادثه خیز (۲)

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 (۸۷/۸/۲۰- جهان صنعت - سرتیپ دوم سردار سید کمال هادیانفر)

● 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

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 هشداری 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:

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 ۵۴۰۰ کیلومتر آزادراه، ۵۲۰۰ کیلومتر بزرگراه و ۷۶۰۰ کیلومتر راه اصلی احداث و ۲۰۴۰ نقطه حادثه خیز با در نظر گرفتن ۵۳۹۱ تقاطع حادثه خیز در جاده های کشور رفع حادثه خیزی شود

۸۵/۹/۲۶-اعتماد-بخارایی، معاون وزیر راه و ترابری:

● احداث باندهای دوم با تبدیل ۴ هزار کیلومتر راه اصلی به بزرگراه، نصب ۸۰۰ دوربین کنترل سرعت راداری تا پایان برنامه چهارم و نصب روشنایی در ورودی شهرها و گردنه ها، از جمله اقدامات در رفع نقاط حادثه خیز خواهد بود.

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 ۳ میلیارد ریال 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 ۲۰۰ تا ۵۰۰ میلیون ریال برطرف شده است. تا پایان سال لازم است ۶۰۰ نقطه پر حادثه حذف شود.

علت و میزان تصادفات (۳)

تصادفات عود طبیعی-مجری طرح ITS وزارت راه-(۷۵ کیلومتر در گیلان - ۷۷ کیلومتر در قزوین)

تحلیل تصادفات محور قزوین / رشت در سالهای ۸۰-۸۳

نقایص راهها منجر به تصادف:

- پیچها ۴۰٪
- شیبها ۳۰٪
- ورودی پلها / تونلها
- ناپیوستگی گارد ریلها در مقاطع خطرناک / دولایه نبودن
- کمبود علائم هشدار دهنده در موارد فوق / کنترل سرعت
- نبود تابلوهای VMS (علائم متغیر نوری)
- در ۴۳٪ تصادفات جاده کم عرض بوده است. (اطلاعات غلط است، باید بیشتر باشد)
- در ۲۵٪ تصادفات نقص علائم عمودی وجود داشته است.
- در ۸٪ تصادفات نقص علائم افقی وجود داشته است.

کشته شدگان ناشی از تصادف با:

- شیئی ثابت ۴٪
- عابر پیاده ۴٪
- دوچرخه/موتورسیکلت ۹٪
- کامیون ها ۲۱٪
- اتوبوس ها ۱۲٪

شرایط جوی:

- ۱٪ تصادفات در شرایط یخبندان و برفی بوده است.
- ۱۸٪ تصادفات در شرایط هوای بارانی و مه بوده است.

ضعف امداد رسانی در شب:

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

ساعات تصادف:

ساعات بحرانی بین ۱۵ تا ۲۰ و ساعات خیلی بحرانی بین ۱۷ تا ۲۰ است.

شدت تصادف:

تعداد تصادفات سالانه به ازاء هر کیلومتر: تعداد کشته شدگان به ازاء هر کیلومتر:

۸۸/۱۲/۱۶

۱۲

در قزوین	۱۱/۱	٪۵۲
در گیلان	۳۲/۴	٪۶۶
در کشور	۱/۴	٪۳۲

تعداد تصادفات روزانه گیلان: ۶/۷ با ۲ کشته در هر ۱۰۰ تصادف
تعداد تصادفات روزانه قزوین: ۲/۴ با ۴/۶ کشته در هر ۱۰۰ تصادف (۶ برابر گیلان)

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 بشرح زیر است:

۲۵/۳ هزار نفر کشته - ۴۴۵/۳ هزار نفر مجروح و مصدوم - ۲۹ کشته در هر ۱۰ هزار خودرو
(اندونزی ۱۲ مالزی ۵/۵)

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

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

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 درجاده ها صورت میگیرد، اما میزان تلفات تصادفات شهری ۳۰٪ و در جاده ها ۷۰٪ از کل تلفات است.

۸۴/۰۳/۲۹-جهان صنعت-محمد رثوفی، 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

*- آمار پلیس راه ایران [باریک بودن جاده با ظرفیت تردد چند برابر را نقص جاده نمی دانند]

۸۵/۹-مجله دانش خودرو:

در ایران در برابر هر ۱۰,۰۰۰ خودرو در حدود **۳۵ نفر** در تصادفات رانندگی کشته میشوند. این رقم در کشورهای پیشرفته تنها ۱,۵ تا ۲ کشته است. متوسط جهانی آن نیز در حدود ۴ کشته است.

۸۵/۱۱/۲۹-جهان صنعت-سرهنگ علیرضا اسماعیلی، رئیس پلیس راه کشور:

• علت وقوع تصادف ۲۴/۷ درصد کل تصادفات، **انحراف به چپ** بوده است. [کندی حرکت خودروی جلویی، سبقت غیرمجاز در جاده دوبانده]

• ۶۰ درصد تصادفات تا ۳۰ کیلومتری شهرها اتفاق افتاده است.

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

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

۸۷/۴/۲۰-اعتماد-علیرضا خسروی، سردبیر خبرگزاری جمهوری اسلامی - به نقل از پلیس راه کشور در ۸۷/۴/۱۹

• در سال ۸۶ حدود **یک سوم** مرگ های ناشی از تصادفات جاده ای یعنی ۶۶۵۰ نفر در تصادفات بین جاده ای بر اثر خواب آلودگی کشته شده اند.

• کارشناسان ساعت **عدم هوشیاری** را بین ساعت دو تا پنج بعد از ظهر و بین دو بعد از نیمه شب تا هفت صبح اعلام کرده اند. خواب کوتاه، خواب ۵ تا ۱۰ ثانیه ای است که فرد ممکن است در ظاهر بیدار و حتی چشمانش نیز باز باشد اما بررسی **امواج مغزی** او نشان می دهد که او وارد مراحل خواب شده است. در این صورت چنانچه در مدت زمان بیش از ۱۰ ثانیه مانعی در مسیرراننده ایجاد یا مسیر جاده عوض شودراننده هیچ واکنشی نشان نخواهد داد به همین دلیل تصادفات و حوادث ناشی از خواب آلودگی را جز **مرگبارترین تصادف ها** می دانند.

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

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 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	کمر بند ایمنی
۳/۵	۲۴/۵	سایر

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

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

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

۸۷/۶/۱۴- دنیای اقتصاد- مهرداد بذریاش، 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.

• 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.

۸۷/۷/۲- جهان صنعت-

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

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

۸۷/۱۱/۸- دنیای اقتصاد- سردار رویانیا-

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

۸۷/۱۱/۸ سرمایه- سرهنگ علیرضا اسماعیلی، فرمانده پلیس راه کشور-

• **۳۰ درصد** مرگ های تصادفات جاده ای کشور به دلیل **نستن کمربند ایمنی صندلی عقب** یا عدم وجود این

وسیله ایمنی بوده است.

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.

۸۷/۱۲/۴- 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 فترها رد می شوند.

۸۷/۱۲/۱۰- سرمایه- سردار رویانیا-

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

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

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 خر و ج خودرو از مسیر اصلی عمدتاً منجر به **واژگونی** خودروها می

شود.

• **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 متأسفانه کلاه های موجود در بازار استاندارد و ایمن نیست.

• صاحب یک شرکت می گوید می توانم روزی **۲۰ هزار** عدد کلاه ایمنی موتورسیکلت مطابق استانداردهای

جهانی بسازم ولی به دلیل شرایط موجود روزی **یک** هزار عدد هم تولید ندارم.

- ۸۷/۱۲/۳-۸۷/۱۲/۱۰- دنیای خودرو- سرهنگ سید محسن میر بهرسی، رئیس مرکز کنترل ترافیک راه های کشور- ۱۱ درصد از کل خودروها* را خودروهای سنگین (کامیون، تریلی و اتوبوس) تشکیل می دهد اما در حدود ۴۴ درصد تصادفات منجر به فوت نقش دارند. (* ۱۰ میلیون دستگاه خودرو و ۶ میلیون موتورسیکلت)
- 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** بنابراین، دلایل تصادفات پیگیری نمی شود. اینکه عامل تصادف نقص فنی خودرو بوده، یا استاندارد نبودن جاده، هیچ گاه مشخص نمی شود.

۸۸/۱/۲۴- سرمایه- سردار رویانیا، 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]

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

۸۸/۲/۱۵- دنیای اقتصاد- سردار رویانیا، رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی-

یک دستگاه اتوبوس ولو متعلق به تعاونی همسفر با سرعت ۱۳۰ کیلومتر در ساعت (اطلاعات GPS) در ورودی شهرستان چغار ایلام از مسیر خارج و ۲۸ تن کشته و ۹ نفر زخمی میشوند.

۸۸/۲/۱۶- جهان صنعت- محمود عامری، رئیس پژوهشکده حمل و نقل وزارت راه و ترابری

تمام راه های کشور بر اساس استانداردهای ملی موجود ساخته شده اند.

۸۸/۲/۲۱- اعتماد- رویانیا- رئیس پلیس راهور ناجا-

روند نزولی کشته های تصادفات در کشور تثبیت شده است، تعداد کشته های تصادفات به ازای هر ۱۰ هزار وسیله نقلیه در سال ۸۳، ۳۹ نفر بوده، در سال ۸۷ به ۲۳ نفر رسید.

۸۸/۲/۲۱- سرمایه- سردار رویانیا، رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی-

در بحث پیگیری راهنمایی و رانندگی برای آتش سوزی خودرو پژو ۴۰۵ حدود ۱۷ قطعه و موضوع نفص خودرو ریو ۶۹ قطعه تعویض شد همچنین در بحث پراید کمربند ایمنی خودرو اصلاح شد و در مورد کشنده های هوو هم اکنون ترمز ABS روی آنها نصب شده است. در گروه خودروسازی سایپا خودروهای زانتیا و ماکسیما به این ترمز مجهز هستند و در سال جاری نیز برای ۱۰۰ هزار پراید، ترمز ABS نصب می شود که از نظر ما پذیرفته نیست و باید تمامی پراید تولیدی به این ترمز مجهز شوند.

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

• تعداد کشته‌های تصادفات به ازای ۱۰ هزار وسیله نقلیه در سال ۸۴ حدود ۳۶ تن بود، شمار کشته‌های تصادفات جاده‌ای برای نخستین بار در کشور 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 کشته‌های تصادفات به ازای هر ۱۰ هزار خودرو امسال به ۱۷ تن کاهش یابد.

میزان مرگ و میر ناشی از حوات 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

۸۸/۲/۲۴- 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.

۸۸/۳/۱۳- 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.

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 است.

۸۸/۴/۲۰- جهان صنعت- محمد رویانیا- 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.

• موسسه استاندارد به جای اجرای وظایف خود و دفاع از ارتقای ایمنی خودروها تنها علیه مصوبات دولت حرف می زند که این امر جای بسی تعجب و تاسف دارد.

• وزارت صنایع نیز باید در جهت استاندارد سازی خودروهای تولید داخل و همچنین کاهش مصرف سوخت در موتور خودروهای تولیدی تا سال ۱۳۹۰ به تکالیف خود اقدام کند که متأسفانه تا کنون اقدامات امید بخشی در این زمینه مشاهده نشده است

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

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

• اظهارات پلیس راهور ناجا به دلیل متناقض بودن آمارهایش، غیر استاندارد است، آقای رویانیا 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 مرندی 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

● با رفتن سردار رویانیاں پرونده اختلافات زنجیره‌ای پلیس راهنمایی و رانندگی با وزارت صنایع و معادن، موسسه استاندارد و خودروسازها را باید مسدود شده تلقی کرد.

● سردار رویانیاں به کرات خودروسازها را به بی‌توجهی در ایمنی خودروهای داخلی متهم و آنها را مسوول بخشی از تصادفات جاده‌ای و مرگ‌ومیر رانندگان و سرنشین‌ها خواند و حتی در پاسخ به بی‌توجهی آنها طی نامه‌ای به رییس‌جمهور، موسسه استاندارد را **روابط عمومی** وزارت صنایع و معادن خواند.

● در کارنامه مواجهات سردار رویانیاں با خودروسازان و وزارت صنایع و معادن می‌توان به بحث معرفی خودروهای غیر ایمن، عدم شماره‌گذاری خودروی رانا (خودروی ملی ایران خودرو)، تعطیلی ۱۰ روزه شماره‌گذاری محصولات ایران خودرو و سایپا به دلیل عدم توجه به مسائل ایمنی، عدم تردد کامیون‌های فرسوده [که با فشار مجلس، لغو شد] اعلام فرصت به خودروسازان برای نصب ترمز ضد قفل (ABS)، نصب برچسب انرژی روی تمامی خودروها، استانداردسازی خودروها و... اشاره کرد که البته می‌توان به هوشمندسازی گواهینامه‌های کشور، طرح فروش منطقه‌ای موتورسیکلت و... نیز اشاره کرد.

۸۸/۵/۱۰- جهان صنعت- سرهنگ علیرضا اسماعیلی، فرمانده پلیس راه کشور-

● حدود ۷۰۰۰ سرنشین عقب خودروها طی سال گذشته در تصادفات رانندگی کشته شدند که کمربند ایمنی خود را نبسته بودند.

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

● اخیراً اتحادیه اروپا استفاده از کمربند ایمنی اتوبوس‌ها و مینی‌بوس‌های بین‌شهری را اجباری کرده است. با استفاده از کمربند ایمنی می‌توان خطر مرگ را از ۴۳ تا ۶۵ درصد کاهش داد.

● بر اساس آمار یونیسف بستن کمربند ایمنی خطر مصدومیت و خطر مرگ در حوادث رانندگی را ۴۰ تا ۶۰ درصد کاهش می‌دهد. 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 می‌دهد.

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 خطرناک‌ترین خودروهای کشور هستند.
- پراید در جاده‌ها ۲۴ درصد حوادث و ۳۵ درصد واژگونی‌ها در جاده‌ها 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.

• کامیون بنز یکی از خودروهای غیر استاندارد کشور است.

• وانت نیشان تنها ۲ درصد از خودروهای کشور را تشکیل می دهد اما در ۵/۶ درصد از حوادث فوتی و جرحی کشور نقش دارد.

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

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.

۸۸/۵/۲۹- جهان صنعت- فرهاد صالحیان، مدیر کل حمل و نقل پایانه های استان تهران-

• در چهار ماهه نخست سال جاری میزان تلفات جاده ای در استان تهران نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۲۵ درصد کاهش یافته است.

• افزایش تعداد باندهای عبوری، تعریض جاده ها، کنترل بیشتر پلیس راه، همکاری و هماهنگی بین هلال احمر، اورژانس و شرکت های امداد خودرویی را از دلایل عمده کاهش تصادفات است.

۸۸/۶/۱۵- دنیای اقتصاد- سرهنگ علیرضا اسماعیلی، رییس 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 کمربند ایمنی این میزان کاهش می یابد.

۸۸/۶/۲۱- جهان صنعت- عباس محمود آبادی، مدیر کل ایمنی و ترافیک سازمان راهداری

• در نظامی که تا کنون بر اساس آن نقاط پر حادثه شناسایی می شدند، تصادف و وضعیت تصادف ملاک عمل قرار می گرفت اما اکنون قبل از اینکه تصادفی رخ دهد از طریق بازرسی ایمنی راه ها و تکمیل لیست های جاده ها، مشخص خواهد شد که چه نقاطی احتمال حادثه خیزی بیشتری را دارند

• تا سال ۸۱ حدود ۲۰۴۰ نقطه حادثه شناسایی شد. که تا پایان سال ۸۵ به طور کلی حذف شدند.

• از فروردین ماه سال ۸۶ مطابق فرمول جدید حدود ۲۳۲۳ نقطه حادثه خیز در کشور شناسایی شدند که حدود ۹۴۶ نقطه با استفاده از ۱۱۴ میلیارد تومان اعتبار استانی و ملی سال ۸۶ رفع شد و ۱۰۴۰ نقطه دیگر نیز با اعتبار معادل ۱۴۹ میلیارد تومان در سال ۸۷ حذف شدند. [شهریار افندی زاده، معاون وزیر راه و ترابری ۸۸/۶/۲۴ اعتماد]

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.

۸۸/۶/۲۴و۲۶- اعتماد، جهان صنعت- دنیای اقتصاد- سردار مومنی، رییس پلیس راهنمایی-

- بر اساس گزارشات کارشناسان راهنمایی و رانندگی ۳۰ درصد علت تصادفات جاده یی بر اثر غیر ایمن بودن جاده ها است. به عنوان مثال در یک جاده کوهستانی انحراف خودرو از جاده نباید باعث شود خودرو به یک دره سقوط کند. چنان که حتی نشود جنازه وی را پیدا کرد.
- جاده های ما باید به گونه ای احداث و ایمن شوند که اولین خطای یک راننده به مرگ وی منجر نشود.
- از این پس پلیس خودروهای غیر استاندارد و دارای نقص فنی را پلاک نمی کند حتی اگر خط تولید این خودرو افتتاح شده باشد
- شهریار افندی زاده، معاون وزیر راه و ترابری- ۶۴ درصد از کشته ها در جاده ها و ۳۶ درصد مربوط به داخل شهرها و حومه آنها است.

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

در سال جاری برای اصلاح اساسی ۲۱۲ نقطه پر حادثه اعتباری بالغ بر ۷۵۰ میلیارد ریال اختصاص یافته است. 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٪

۸۸/۷/۱۸- اعتماد- مرکز پژوهش های مجلس عملکرد وزارت راه در سه ساله ۸۴-۸۶ را گزارش داد. گزارش می گوید وزارت راه و ترابری در احداث بزرگراه ها و آزادراه ها فقط ۳۲٪ برنامه خود را محقق کرده است و در احداث و بهسازی جاده های اصلی نیز فقط ۴۲٪ پیشرفت داشته 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

۸۸/۷/۲۰- جهان صنعت - سرهنگ هاشمی، رییس پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ -

۱۵ درصد از تصادفات منجر به فوت و حدود ۴۷ درصد از تصادفات جرحی، متعلق به موتورسواران است.

۸۸/۷/۲۷- ضمیمه اعتماد - کارشناسان راهنمایی و رانندگی علت اصلی ۳۰ درصد تصادفات جاده ای رانا امن بودن جاده ها اعلام کرده اند. یعنی وزارت راه و ترابری مسئول مرگ یک نفر از هر سه نفری است که در هر ساعت جان خود را بر اثر تصادفات جاده ای از دست می دهند.

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

- پس از اجرای دقیق ابلاغیه نحوه تحویل راه ها و جاده های جدیدالاحداث هیچ مشکلی در زمینه امنیت جاده ها و استاندارد بودن محورهای حمل و نقلی کشور، به وجود نخواهد آمد.
- در این ابلاغیه بر لزوم استاندارد بودن تمامی مسائل مربوط به جاده، نظیر امور سازه ای، روسازی و زیرسازی، حاشیه و اطراف جاده، علائم و تجهیزات ایمنی و... اشاره شده است.
- 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.

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٪

سنسورهایی که باید در خودرو نصب شود:

هشدار تصادف از جلو

ترمز اضطراری نه ABS

هشدار خروج از جاده

هشدار نقطه کور

تست تصادف از پهلو با سرعت ۵۰ کیلومتر

تست تصادف از جلو با سرعت ۶۴ کیلومتر

پیاده ۳۰ کیلومتر

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

آمار حوادث جاده ای دیگر اعلام نمی شود.

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 نیشان 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.

۸۸/۸/۲۳- 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.

۸۸/۹/۳- جهان صنعت- برتین میلتون- نماینده بانک جهانی و مشاور سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای در پروژه ایمنی راهای 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 پوشش اشتباه آنها تدابیر لازم را اتخاذ کنند.

۸۸/۹/۱۰- جهان صنعت- عزیز فیلی- مدیر کل نگهداری راه و ابنیه سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور
برای سال جاری ۱۴۰۴ نقطه و ۲۱۲ مقطع حادثه خیز برای اصلاح هدف گذاری شده. برای سال ۸۹ اصلاح و ایمن سازی ۸۰۰ نقطه و ۲۰۰ مقطع حادثه خیز با اعتباری بالغ بر ۶۲۰ میلیارد تومان پیش بینی شده است.

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؟

• آیا وقتش نرسیده که خودروسازان نسبت به نصب ترمز ضد قفل اقدام کنند؟ مگر چه خبر است که نمی توانند این کار را انجام دهند؟

• تمامای خودروهای تولیدی از سال آینده باید به این سیستم مجهز شده و خودروهای قدیمی نیز با فراخوان نسبت به نصب این سیستم اقدام کنند

سردار مومنی- رییس پلیس راهور ناجا- اگر بستن کمربند عقب خودروها الزامی شود سالانه دو هزار نفر از تعداد کشته های تصادف در کشور کاسته می شود.

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.

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

- تولید بی‌رویه خودروها مسایل عدیده‌ای را در بحث ایمنی جاده‌های کشور ایجاد کرده است،
- بخشی از بودجه‌های دولتی در اختیار خودروسازان قرار گرفته است بنابراین به منظور ارتقای ایمنی در جاده‌ها باید خودروسازان قسمتی از هزینه‌های ساخت راه‌ها را بپردازند.
- به منظور ارتقای ایمنی در جاده‌ها باید وسیله انتقال افراد را از سوی جاده‌ها به راه‌آهن منتقل کنیم تا تعداد تلفات جاده‌ای کاهش یابد.

• هم‌اکنون خودروهای تولیدی ایران تبعیتی از استانداردهای جهانی ندارند

رویانیان - ریس ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت -

در طرح نوسازی ناوگان حمل بار سیستم خود مالکی به سیستم شرکت مالکی تبدیل خواهد شد .

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

سهم جاده‌ها ۳۵ درصد، وسیله نقلیه ۱۳ درصد و انسان ۵۲ درصد در تصادفات جاده‌ای است.

۸۸/۱۰/۲- گسترش صنعت - نجم‌الدین - 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 می‌گیرد اما این قانون از سال ۲۰۱۲ الزامی است و البته منوط به ساخت بزرگراه‌های 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 می‌باشد.

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

- یک برنامه استراتژیک برای کمیته ناوگان تدوین شده که خوشبختانه مورد تایید همه دستگاه‌ها قرار گرفته و موسسه در نظر دارد آن را به طول کامل پیگیری کند.
- بحث جاده و راه‌ها 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 می‌گردد . البته باید در نظر داشت که اکثر تلفات فعلی به خودروهای تولید شده جدید مربوط نمی‌شود بلکه خودروهای فرسوده را نیز شامل می‌شود

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

• سردار اسکندر مومنی تصمیم خود را بر این اساس قرار داد که 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 ضد قفل 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 ضد قفل 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، مدیر کل دفتر صنایع ماشین سازی و نیرو محرکه در این زمینه گفته بود: 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 ضد قفل 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.

۸۸/۱۰/۳۰- 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.

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.
در اسپانیا سالانه ۱ میلیون دستگاه خودروی فرسوده از رده خارج و به ازای آن ۵۰۰ هزار خودرو جدید وارد چرخه حمل و نقل می شوند.

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.

کامیون ها - اتوبوس (۴)

۸۴/۰۳/۰۴-جهان صنعت-براساس آمارهای سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای- ۸۸ هزار دستگاه کامیون فرسوده با سن بالای ۲۵ سال وجود دارد

۸۴/۰۳/۰۴-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

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

• ۴۰ درصد از تصادفات مرگبار به کامیون اختصاص داشته است.

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

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

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

• تعداد اتوبوسها و کامیونها ۸ درصد خودروهای کل ناوگان را تشکیل می دهد. اما آنها در ۲۵ درصد حوادث جاده ای دخیل هستند.

• در تصادفات اتوبوس های نو ۳۸ کشته و در اتوبوس های فرسوده ۱۵۱ کشته داریم.

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 خودرو هاست.

• 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.

۸۸/۱/۱۵- اعتماد- سردار رویانیا-

• ۴۹٪ مرگ و میر تصادفات رانندگی در کشور را کامیون و اتوبوس ها رقم می زنند.

۸۸/۲/۱۹- جهان صنعت- سردار محمد رویانیا- رئیس 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 و ۱۳ هزار تاکسی آغاز شده است.

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

پلیس شماره گذاری کامیون ۱۹۲۴ را منوط به کسب استاندارد یورو ۲ و نصب ترمز ضد قفل ABS کرده 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 کار را 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- از ۹۲ میلیون لیتر مصرف روزانه گازوییل، تقریبا ۵۴ درصد در شبکه حمل و نقل کالا و مسافر بین شهری مصرف می شود. 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.

۸۸/۶/۱- سرمایه- سرهنگ سید هادی هاشمی، رییس پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ

• تهران نیازمند حداقل ۲۵۰ کیلومتر خط تندرو است که باید ۴۰۰ کیلومتر هم برسد

• یک رینگ خطوط ویژه اتوبوسرانی در بزرگراه هایی مانند صدر، حکیم، چمران، مدرس و امام علی باید ایجاد شود.

۸۸/۶/۲۳- سرمایه- متوسط عمر ناوگان باری کشور که باید بر اساس اهداف برنامه چهارم توسعه از ۱۹/۴ درصد در سال ۸۴ به ۱۲/۳ درصد در سال ۸۷ کاهش یابد، به ۱۸/۸۵ سال در سال ۸۷ رسید یعنی به جای کاهش ۷/۱ سال تنها ۱/۵۵ 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.

امداد رسانی (۵)

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 ۲۵ تا ۲۶ 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- اعتمادبه گزارش ایسنا - دکتر سید حسن امامی رضوی - معاون سلامت وزیر بهداشت -

• هنوز ۵۰ درصد از صدمات نخاعی، پس از حادثه و **حین انتقال** به وقوع می پیوندد.

۸۸/۱۱/۱- جهان صنعت - مومنی، رییس 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.

آتش سوزی (۶)

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

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 می‌کنیم. مدعیان موضوع باید برای اثبات ادعایشان، تمامی مستندات و گزارش‌های 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 می‌کنم.

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

• نیروی انتظامی در تاریخ ۲۵ مردادماه امسال با ارسال نامه‌ای 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 هیچ‌گونه تلفات جانی در بر نداشته و بحث تلفات جاده‌ای از این موضوع مجزاست.

• با وجود فراخوان‌های گسترده هنوز ۳۰ درصد مشتریان ایران خودرو برای بازبینی سیستم سوخت رسانی خودروهایشان به تعمیرگاه‌های مجاز ایران خودرو مراجعه نکرده‌اند. هزینه مستقیم طرح فراخوان ۱۰ میلیارد تومان برآورد شده است

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

• از مدت‌ها قبل با معرفی کارشناسانی به نیروی انتظامی خواستار آن شده‌ایم که نمونه‌هایی 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. [به‌نامه سرگشاده به سرپرست پلیس راه مراجعه شود

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

• فرماندهی صحنه تصادفات به پلیس راه واگذار شد.

• از این پس در کلیه سوانح سازمان‌های 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 می‌کنند 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 خودروهای غیر از پژو ۴۰۵ در بحث آتش سوزی به شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران واصل شده است.

۸۵/۱۰/۶-دنیای اقتصاد-سردار رویانیان،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 رویانیان،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 چند صد 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.
- 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 رسد.
- تفاهنامه 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 سایا 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.

دخالت های پلیس (۷)

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 خودروهای کارخانه نصب شده است

۸۵/۰۷/۰۲-دنیای اقتصاد- گروه خودرو:

● به گفته 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 رویانیا، 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 تائید 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 خسارتها 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.
- 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
 - 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.
 - 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 رویانیا، 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 رویانیا، معاون راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی:

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

۸۵/۹/۲۸-جهان صنعت-سردار رویانیا، 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. [قضات اینک عامل ایجاد نقص فنی خودروساز است یا ... باید توسط قاضی دادگاه صورت گیرد و نه مامور پلیس راه در جاده]

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 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 میچ 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

۸۸/۱۰/۳-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 پذیرفته 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.

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.

• 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 ضد قفل (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 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

حمل و نقل ریلی (۸)

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 شرکتهای 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 واگنهای 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 و در دولت

آقای احمدی نژاد سالانه کمتر از ۵۰ کیلومتر راه آهن تحویل شده است.

۸۷/۷/۲۸-جهان صنعت-بهبهانی، وزیر راه و ترابری-

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

۸۸/۲/۱۲-جهان صنعت-حسین زیاری، مدیر عامل 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 بیچند 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 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 سابقه یی در طراحی، مطالعه سرمایه گذاری و اجرای چنین پروژه هایی با این حجم را نداشته و امکان دسترسی به این تکنولوژی را هم ندارد و چگونگی انتخاب آن مورد ابهام است
- تکنولوژی مگ 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 کرده اند
- مسوولان وزارت راه به دلیل تردیدهایی که در مورد اجرای این پروژه داشته اند امضای آن را برای اولین بار به استناداری که یک سازمان غیرحرفه یی است، واگذار کرده اند.

۸۸/۶/۲۸- سرمایه- ابوالفضل بهره دار- 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. در حال حاضر سالانه تنها ۳۰۰۰ کیلومتر راه آهن در کشور ساخته می 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 بهره دار، 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

۸۸/۱۰/۱۷- 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.

حمل و نقل هوایی (۹)

- ۸۸/۵/۳۱- سرمایه- سید احمد مومنی رخ، مدیر عامل شرکت فرودگاه های کشور
- ۹۰ درصد پروازها از ۱۲ درصد فرودگاه ها انجام می شود
 - از ۸۹ فرودگاه کشور ۵۴ فرودگاه در مالکیت و تحت مدیریت ماست.
 - سه فرودگاه مهرآباد، امام خمینی و مشهد قادر به تامین هزینه های خود هستند.
 - فقط ۶ درصد فرودگاه های کشور اقتصادی هستند.
 - ۴۲/۵ میلیارد تومان ضرر شرکت فرودگاه های کشور در سال گذشته است.